Eisenbahn- und Dampfschiffbuch.

Ein Taschenbuch

für

Reisende, Aktionaire, Betriebsbeamte, Gastwirthe,
Kauf- und Geschäftsleute aller Art.

Berlin, 1845.

Verlag von Adolf Gumprecht.

v. Reden's

6537

deutsches

Eisenbahn- und Dampfschiffbuch.

Ein Taschenbuch

für

Reisende, Aktienbesitzer, Betriebsbeamte, Gasthalter, Kauf- und Geschäftsleute aller Art.

Mit 1 Karte.

Berlin, 1845.

Verlag von Adolf Gumprecht.

Deutsches

Dampfschiff-Buch.

Ein Taschenbuch

für

Reisende, Aktionnaire, Betriebsbeamte, Gasthalter, Kauf- und Geschäftsleute aller Art.

Enthaltend:

Fahrzeiten in den verschied. Perioden des Jahres, Fahrpreise für Personen, Thiere, Gepäck, Equipagen, Waaren etc., Reglements-Bestimmungen, Seiten-Verbindungen, wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Stationen, Gasthöfe etc., Geschichtliches und Ergebnisse jedes einzelnen Unternehmens, wesentlicher Inhalt des Statuts, Kosten, Einnahme und Ausgabe, Beschreibung der einzelnen Dampfboote etc., allgemeine Notizen über die deutsche Dampfschifffahrt, mit Einschluss der deutsche Häfen berührenden See-Dampfschiffe.

Von

Dr. Freiherrn Fr. Wilh. von Reden.

[7.27]

Berlin, 1845.

Verlag von Adolf Gumprecht.

(Ausgegeben Mitte Juni.)

Dampfschiff-Buch.

Deutsches Dampfschiff-Buch.

Allgemeines über die Dampfschifffahrt.

I. Zur Geschichte derselben.

Die Berichte über den Zeitpunkt, welchem die erste Idee der Fortbewegung von Schiffen durch Dampf angehört, sind abweichend; sie wird Blasco de Garay in Spanien 1543, sodann, mit praktischer Ausführung vereint, Jonathan Hull in England 1736, Gautier 1755, Perrier 1775, Jonathan Fitch in Philadelphia 1783, Patrick Miller in Dallwington 1788 und Andern zugeschrieben. Thatsache ist, dass im J. 1807 Livingston und Robert Fulton zu New-York den Clermont, von 160 Tonnen, 140 F. lang, 16½ breit, mit einer Boulton-Wattschen Maschine von 20 Pfdkr., bauten und fahren liessen. Das Schiff legte den Weg von New-York bis Albany, 145 engl. M. stromaufwärts, in 33 Zeitstunden zurück. Das erste Dampf-Kriegsschiff (Fulton der erste) ist gleichfalls von Fulton gebaut, es lief am 29. Okt. 1814 vom Stapel; bevor jedoch im J. 1815 die Maschine eingesetzt werden konnte, starb Fulton, 54 Jahre alt, unter Nahrungssorgen und mit Hinterlassung von 100000 Dollars Schulden. In England ist der Comet, welcher 1812 auf dem Clyde vom Stapel gelassen wurde, das erste Dampfboot gewesen; er hatte nur 3 Pfdkr. und zeigte sich 1813 auf der Themse. Im J. 1828 wurde in England das erste Kriegsdampfboot gebaut. Im J. 1815 scheint das erste Dampfschiff nach den Niederlanden gelangt zu sein, von wo aus ein Jahr später Frankreich die Elisa empfing. Auf der Newa fuhr das erste Dampfboot, mit einer Maschine von 4 Pfdkr., am 3. Nov. 1815; im J. 1816 begann der Eigenthümer desselben, Baird, die Fahrt zwischen Petersburg und Kronstadt mit einem Boote von 20 Pfdkr. regelmässig. Das erste Dampfschiff Deutschlands, die Weser, liess der Kaufmann Friedrich Schröder zu Bremen im J. 1816 von dem Schiffbauer Joh. Lange in Vegesack anfertigen. Es erhielt eine Maschine mit Niederdruck zu 14 Pfdkr. von Boulton, Watt & Comp. in Birmingham, war 85 F. lang, 14 breit, und ging unbeladen 3 F. tief. Das Schiff befuhr vom Frühjahr 1817 an die Unterweser und wurde im J. 1833 auf Abbruch verkauft. Herr Schröder, obgleich vielfach verlacht oder geta-

delt, liess im J. 1817 für die Oberweser den Herzog von Cambridge bauen, mit welchem Dampfboote er am 20. März 1819 nach Münden gelangte. Im J. 1818 sahen Triest und Venedig die ersten Dampfschiffe; im Mai 1836 begrüsste das erste Dampfboot des österr. Lloyd die Hauptstadt des türkischen Reichs. Die Dampfschifffahrt auf der Oberelbe wurde von dem Dampfboote Berlin, der in Berlin gebildeten Gesellschaft, im Sept. 1828 eröffnet; erst im Aug. 1837 trat die Königin Marie mit einer Maschine von Egels zu 32 Pfdkr. von Dresden aus in die Fahrt; im April 1838 das erste Boot der Magdeburger Gesellschaft, Kronprinz von Preussen, von 40 Pfdkr. Der Bodensee erhielt im J. 1822 das erste Dampfboot; der Niederrhein (nachdem die früheren Versuche der Engländer Wager und Watt, sowie des Hauses Biart Oreille & Comp. in Antwerpen misslungen waren) im J. 1822 durch die Firma van Vollenhoven, Dutlih & Comp. in Rotterdam, aus welcher später die Neederlandsche Stoomboot-Maatschappy hervorging. Am 1. Mai 1827 fand die erste regelmässige Fahrt der Kölner Preussisch-Rheinischen Gesellschaft zwischen Köln und Mainz Statt; am 14. März 1838 begann die Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein ihre Fahrten. Auf der Donau machte schon im J. 1817 Anton Bernhard in Fünfkirchen den Versuch, ein Dampfboot herzustellen, allein er musste das Unternehmen vielfacher Hindernisse wegen aufgeben. Zwölf Jahre später bildete sich die erste österr. Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche im J. 1830 das Dampfboot Franz I. mit Maschine zu 60 Pfdkr. vom Stapel laufen liess; die Baierisch-Würtemb. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft eröffnete am 18. März 1838 ihre regelmässigen Fahrten.

Die erste transatlantische Reise (jedoch mit Hülfe der Segel) machte von New-York nach Liverpool im J. 1818 der Savannah; das Dampfboot Forbes erreichte China im J. 1830; am 21. April 1838 warfen, nach resp. 19- und 14tägiger Fahrt, die britischen Dampfboote Sirius und Great Western im Hafen von New-York Anker. —

Man unterscheidet zwei Arten von Dampfschiffen, je nachdem dieselben für den Dienst auf dem Meere oder für Flüsse und Landseen bestimmt sind. Die Ersteren müssen nicht nur durchaus fester gebaut und mit kräftigeren Maschinen versehen, sondern auch in allen ihren Verhältnissen und in ihrem Zuschnitt dem Dienste, für welchen sie gebaut sind, oder dem Meere, welches sie befahren sollen, angemessen sein. So müssen z. B. die Postschiffe für den schnelleren Lauf geeignet, die Handelsschiffe vorzugsweise auf viel Ladungsraum berechnet sein. — Die Bedingungen dagegen, welche ein tüchtiges Flussdampfboot zu erfüllen hat, sind: geringer Tiefgang, hinreichende Kraft und Schnelligkeit, möglichst grosse Ladungsfähigkeit, wohlfeile Unterhaltung (sowohl in Reparatur als Feuerung).

In Europa ist die Anwendung der Kondensationsmaschinen mit niederm Druck für Zwecke der Schifffahrt bei weitem überwiegend, theils um dem allgemeinen Vorurtheile des Publikums gegen Hochdruckdampfmaschinen zu genügen, theils in Folge gesetzlicher Bestimmungen (z. B. in Preussen). Bei der grossen Wichtigkeit aber, welche möglichst nutzbare Verwendung des Raums auf den Dampfschiffen hat, ist man bemüht gewesen, den Maschinen eine diesem Zwecke entsprechende Form zu geben. Dieses und die (wegen der Nothwendigkeit thunlichster Verminderung des Tiefganges für Binnenfahrzeuge) häufig erforderliche Verringerung des Gewichts der Dampfmaschinen haben mehrere Abweichungen von den Landdampfmaschinen herbeigeführt. Am vollständigsten freilich erfüllen jene Zwecke die Hochdruckmaschinen, und deshalb werden solche in den Verein-Staaten (wo man nur in den östlichen Küstendistrikten auch Maschinen mit niederem und mittlerem Drucke findet) vorzugsweise angewendet. Bei vorgängiger gehöriger Prüfung und demnächstiger sachkundiger, sorgsamer Behandlung bieten die Hochdruckmaschinen an und für sich keine Gefahr dar; das immer bedenklich Bleibende aber sind eben diese Voraussetzungen, und dass sie so selten erfüllt werden, hat die Dampfboote des Missisippi in so üblen Ruf gebracht. — Der Druck auf die Maschinen und Kessel der Schiffe, welche die Themse befahren, ist gewöhnlich zwischen 4 und 6 ℔. pro Quadratzoll; Seedampfboote und auch Boote auf andern Flüssen steigern den Druck bis höchstens 12 ℔. pro Quadratzoll. — Die Kessel der Schiff-Dampfmaschinen sind verschieden gestaltet; das System innerer Feuerung hat schon länger allgemeinere Anwendung gefunden; die s. g. Lokomotivkessel sind mit gutem Erfolge in neuester Zeit eingeführt. — Die älteren Dampfschiffe waren von Holz; eiserne Dampfboote kennt man seit 1825, jedoch wurden sie selbst in England erst seit 1832 (durch Fairbairn) allgemeiner, dann bald in Frankreich (wo Cavé in Paris), Schweden (zu Motala), Belgien u. s. w. nachgeahmt. Sie scheinen für die Binnenfahrt manche Vorzüge zu gewähren. — England und die Verein-Staaten haben das mehrste Verdienst um die Vervollkommnung der Dampfschifffahrt; ihnen ist Frankreich, Holland, Belgien und Deutschland gefolgt. Unter den neueren Verbesserungen stehen wohl die Konstruktion des Schiffskörpers aus Eisen und die Vorrichtungen zur Verhütung des Sinkens der Schiffe durch wasserdichte Abtheilungen, in der vordersten Reihe; in Bezug auf Vervollkommnung der bisher allgemein zur unmittelbaren Bewegung verwandten Schaufelräder aber verdient die archimedische Schraube unsere besondere Beachtung. Erst durch die Beseitigung der so grosse Kraft verzehrenden Räder, mit ihren unbequemen Gehäusen, welche den feindlichen Kanonen die verderbenbringenden Zielpunkte darbieten, und durch Anwendung des unterseeischen

Motors, treten die Dampfer als furchtbare Streiter in der Kriegsflotte auf, und entreissen den alten „schwimmenden Citadellen“ durch ihre Behendigkeit und Unabhängigkeit vom Winde den so lange behaupteten Vorrang (Triester Lloyd 1844 Juli).

Im Bau der Dampfschiffe sind die Engländer noch immer unsere Lehrer, doch haben deutsche und französische Ingenieure viel des Selbstständigen geleistet und die Anzahl der Werkstätten nimmt auf dem Kontinent immer mehr zu. Wir nennen hier nur: Cockerill in Seraing, Gesellschaft St. Léonard in Lüttich, Renouard & Komp. in Brüssel, die Maschinenfabrik der Niederl. Dampfschifffahrt-Gesellschaft zu Fyenoord, Paul van Vlissingen in Amsterdam, Haniel und Huyssen bei Ruhrort, Gâché in Nantes, Dietrich in Reichshofen, Cochot in Paris, Cavé in Paris, Halette in Arras, Le Normand in Rouen, Schneider in Creusot, Stehlin in Bacheville, Pauvels in Indret, Köchlin & Komp. in Mühlhausen, die Hamburg-Magdeburger Kompagnie in Buckau, die Maschinenbau-Anstalt der Königlichen Seehandlungs-Societät in Moabit, Seydell und von Würden in Stettin, zwei dergleichen in Hamburg, Henschel und Sohn in Kassel, Johann Lange in Vegesack, die Anstalt der Donaugesellschaft in Altofen, Escher, Wyss & Komp. in Zürich, Gebrüder Polli in Triest, das Arsenal des österr. Lloyd, welchen noch viele andere beizuzählen wären. Hinsichtlich des Verbrauchs der Kohlen sind leider noch viele Gesellschaften des Kontinents von England abhängig, jedoch geschehen auch hierin unverkennbare Fortschritte. Was den Russen sogar mit ihrem Antrazith von Alexandriewsk gelang, das werden andere Völker, denen nur unreine Schwarz- oder Braunkohlen zu Gebote stehen, auch erreichen. In Nordamerika wird noch meistens mit Holz geheizt, doch auch viel Tauwerk, Fett und Werg mit verbrannt. Der Kohlenverbrauch auf Dampfbooten der Binnengewässer beträgt 7—8 ℔., oder 4—5 ℔. Coaks pro Zeitstunde und Pferdekraft; Seeschiffe hingegen bedürfen oft bis 13 ℔. die Geschwindigkeit der Fluss-Dampfboote schwankt zwiscen $1\frac{1}{4}$ und 2 deutschen M. in der Zeitstunde bei der Bergfahrt, welche in stillem Wasser auf 2—3 M. pro St. sich erhöht; die Seedampfboote fahren $1\frac{3}{4}$ bis 3 M. in der Stunde.

II. Gegenwärtiger Zustand der Dampfschifffahrt.

Die Einleitung zu diesem Abschnitte entnehmen wir einer gründlichen und erschöpfenden Abhandlung, welche in den Juli-Nummern des (in jeder Beziehung besondere Empfehlung verdienenden) Journals des österr. Lloyd vom J. 1844 sich befindet. Um zu einer richtigen Ansicht über den gegenwärtigen Zustand der Dampfschifffahrt zu gelangen, muss dieselbe nach mehreren Richtungen betrachtet werden, und zwar in Bezug auf Form und Dimension, Tragfähigkeit, Maschinenkraft, Schnellgang (Zeitersparung), Wohlfeilheit und Sicherheit.

Die Form der Dampfschiffe hat sich ganz im Verhält-

niss zu ihrer verschiedenen Bestimmung entwickelt. Der Dienst auf den Flüssen erfordert längere und oft sehr schmale Boote mit geringem Tiefgange, Seeschiffe hingegen werden breiter gebaut und gestatten auch in die Tiefe eine grössere Ausdehnung; so sind die Dampfboote auf der Rhône platt und Flössen nicht unähnlich. In New-York wurde vor Kurzem das längste Dampfboot der Welt von 330 F. (also noch um 10 F. länger als der „Great Britain"), aber nur von 30 F. Breite und $9\frac{3}{4}$ F. Tiefe erbaut, welches einen kolossalen Pfeil bildet und zur Befahrung des Hudsonflusses bestimmt ist.

Unter den Dampfern mit geringem Tiefgang zeichnen sich aus: Die „Bohemia", zwischen Prag und Dresden fahrend, von John Andrews erbaut, geht nur 11 Z. im Wasser und war in dem wasserarmen J. 1842 das einzige Dampfschiff, welches auf der obern Elbe den Dienst verrichten konnte; Gaché in Nantes baute 1837 ein eisernes Boot, welches 80 Reisende fasste, und nur $10\frac{1}{2}$ Z. tief ging; Marquardt's „Remeny", jetzt auf der Theiss fahrend, geht beladen 13 Z. tief, das eiserne Dampfboot „Ludhinna" auf dem Indus von 45 Pfdkr., $22\frac{1}{2}$ Z.; für die Mosel baute Hawing ein Boot, welches nur 7 Z. Tiefgang haben sollte; ob es das Erwartete leistete, ist nicht bekannt. Diese Thatsachen sind um so interessanter, wenn man weiss, mit welchen Hindernissen die ersten Versuche auf der oberen Donau, auf der Elbe (bei Dresden) und anderen deutschen Flüssen von geringer Tiefe zu kämpfen hatten. So unterlag das Unternehmen auf der Laibach; auf der Donau ging der „Ludwig" von 40 Pfdkr. 15 Z., und die „Stadt Regensburg" von 75 Pfdkr., 16 Z. tief; später gebaute Schiffe wurden länger gemacht, tauchten nur auf 10 bis 14 Z., und kamen endlich glücklich über die Untiefen weg. Schiffe von ähnlicher Konstruktion versehen jetzt den Dienst auf dem Neckar (mit $10\frac{1}{2}$ Z. Tiefgang von Gaché), dem Main, der Weser u. s. w. Man zweifelte lange an der Möglichkeit, dass sich Flussschiffe für den Seedienst einrichten liessen; John Laird aus Liverpool erwies diese, indem er ein nur $3\frac{1}{2}$ F. tauchendes, mit einem zur Verlängerung eingerichteten Schiebkiele versehenes Dampfboot von 600 Tonnen beim heftigsten Sturme nach Rio-Janeiro abgehen liess. Seit der „Adler No. 2", mit derselben Konstruktion versehen, trotz eines Sturmes, von Paris nach Basel gelangte, fahren viele Rheinschiffe direkt nach London und andern Seehäfen. Hier folgen nun einige der auffallendsten Konstruktionen, welche in einem statistischen Abrisse nicht fehlen dürfen.

Seeschiffe.	Dimensionen in engl. Maass.				
	Pfdkr.	Tonnengeh.	Länge. F.	Breite. F.	Tiefg. F.
1) Great Britain .	1000	4000	320	50	16
2) Perkursor . . .	540	1780	261	42	16
3) Ciklops	320	1300	225	38	15

	Pfdkr.	Tonnengeh.	Länge. F.	Breite. F.	Tiefg. F.
4) Soho	150	900	163	27	10
5) Imperatore	160	550	165	26	12
6) Mahmudié	120	470	160	$23\frac{1}{6}$	10
7) Erzherzog Friedrich	120	400	$182\frac{1}{4}$	$23\frac{1}{2}$	5
8) Napoleon	120	456	155	28	12
Flussschiffe:					
9) Hudson	450	1200	330	30	8
10) Herkules	200	600	175	25	4
11) Telegraph	45	206	136	18	3
12) Prinz Karl v. Preussen	32	160	125	23	3
13) Fuldadampfschiff	20	120	100	21	$2\frac{1}{2}$
14) Bateaux inexplosibles	20	100	75	$8\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{6}$

Bemerkungen: 1) Der Steam-Navig. Co. gehörig, von Eisen mit der archimedischen Schraube, fährt zwischen England und Amerika; 2) der ostind. Gesellschaft gehörig, zwischen Suez und Kalkutta; 3) Britisches Kriegsschiff; 4) von Boulton und Watt erbaut; 5) dem österr. Lloyd gehörig, zwischen Triest und dem Orient; 6) dto. dto.; 7) dto. zwischen Triest und Venedig; 8) franz. Kriegsschiff mit der archimedischen Schraube (Helice); 9) einer amerikanischen Gesellschaft gehörig, das grösste Flussschiff; 10) der Donau-Gesellschaft gehörig, eiserner Remorqueur; 11) der Seehandlung gehörig; 12) von Henschel & Comp. zwischen Kassel und Minden; 13) von Gaché erbaut, auf der Loire.

Die höchste Tragfähigkeit, welche ein Dampfschiff bis jetzt erhielt, ist die des „Great Britain“ mit 4000, nach anderen Angaben (vermuthlich ohne Maschinenraum) nur 3600 Tonnen. Die mittlere Tragfähigkeit der britischen Schiffe beträgt jetzt 220, und nur $\frac{1}{4}$ derselben fasst unter 50 T.; seit 1839 wurden aber daselbst viele über 1000, und namentlich jene für die nordamerikanischen und westindischen Fahrten von 1500 bis 1800 Tonnen gebaut. Der verlorne „President“ hatte 2000 Tonnen. Frankreichs grösste Dampfer besitzt dessen Königl. Flotte, worunter besonders die für die transatlantischen Reisen 1000—1500 Tonnen tragen. Die gesammte Tragfähigkeit der französischen Kriegsdampfer übertrifft die der britischen Flotte. Die Gesellschaft des österr. Lloyd hat Dampfboote von 141—548 Tonnen.

Die stärkste bis heute angewendete Maschinenkraft auf Dampfschiffen ist wieder die des „schwimmenden Leviathans“ Great Britain, welche 1000 Pferdekr. gleich ist. Die zum transoceanischen Dienst bestimmten englischen und französischen, dann das belgische Boot: „British Queen“, besitzen 450—550, die zwischen Hull und Hamburg gehenden Postdampfschiffe 160—380 und jene zwischen London und Hamburg 180—220 Pfdkr. Die österr. Donaudampfer mit Einschluss der Schleppschiffe werden von 30—200, dessen Seeschiffe von 40—170, jene des

Mittel- und Nieder-Rheins von 80—120, die der kleineren Flüsse und Seen von 24—50 Pfdkr. in Bewegung gesetzt. Unter die schwächsten Dampfboote mag wohl das erste britische gehört haben, welches nur 3 Pfdkr. hatte. Ein zwischen Konstantinopel und dem Marmorameer gehendes Boot besitzt nur 4, und das dänische zwischen Hamburg und dem Reihersteig treibende, 6 Pfdkr.

Eines der wichtigsten Momente bei Beurtheilung des Werthes der Dampfschifffahrt bildet die Schnelligkeit, mit welcher die regelmässigen Verbindungen in's Werk gesetzt werden. Diese hängt freilich sehr von Wind und Wetter, von der Strömung mit oder gegen den Kiel und vielen anderen Umständen ab; dennoch aber besteht ein Hauptvortheil des neuen Vehikels darin, dass es eine weit grössere Unabhängigkeit von störenden Einflüssen behauptet, als die Segelschifffahrt. Die schnellste, zufällig vom heftigsten und günstigen Wind geförderte Fahrt eines Segelschiffes von 5 geogr. M. in einer St. ist von einem Dampfboote noch nicht erreicht worden; berücksichtigt man aber Gleichförmigkeit und Regelmässigkeit der Fahrt, zumal wenn sie grössere Räume umfasst, so trägt die Dampfschifffahrt unbedingt den Preis davon. Die schnellste lange Reise, welche wohl je ein Segelschiff gemacht hat, ist die der nordamerik. Barke „Kazan", welche im J. 1843 den Weg von Boston nach Königsberg, d. i. über 1000 geogr. M. in 23 Tagen und daher 43—45 M. täglich oder $1\frac{7}{8}$ M. in der St., in fast ununterbrochener Fahrt zurücklegte. Und diese ausserordentliche, vom besten Wetter begünstigte Schnelligkeit wird dennoch von den gewöhnlichen Dampffahrten immer und oft sehr weit übertroffen. Die schnellste uns bekannte kürzere Fahrt ist die des Dampfers „Orion", welcher im vorigen J. in 2 St. von Falkstone (bei Dover) nach Boulogne, 20 M., kam, und daher sehr nahe 5 M. in der St. durchschritt. Die „Princess Alice" fuhr am 25. April 1844 in $1\frac{3}{4}$ St. mit einem Kourier von Calais nach Dover, und brauchte von Calais bis London nur 5 St. 45 M., legte daher $4\frac{1}{4}$ g. M. in der St. zurück. Der „Railway", einer der schnellsten Dampfer auf der Themse, durchläuft gewöhnlich die 20 engl. M. von Blackwall nach Gravesand und zurück in 5 bis 7 Viertel-St., je nachdem er die Fluth für oder gegen sich hat; er hat daher einen Schnellgang von 3—4 M. in der St.

An die englischen reihen sich die Schnellboote der Kölner Gesellschaft, welche nun von Strassburg nach Köln (fast 100 Wasserstunden) in einem Tage (ohne Nacht, neuerlich sogar in 12 St.) fahren. 1

Auch die nordamerik. Dampfboote des Osten machen 4 M. in der St., die schlechter gebauten des Westen nur 2. Die franz. Boote auf der Rhone und Seine erreichen 3 M. thalab, aber nur $1\frac{1}{2}$ bergwärts, die mittlere Geschwindigkeit auf den anderen Flüssen variirt zwischen 2 und 1 M. pro St., obgleich auch hier

häufig viel mehr geleistet wird. So z. B. überwand der „Falke“ auf der Elbe 50 M. in 24 St., und die „Donau“ $32\frac{1}{2}$ M., von Ulm nach Regensburg, in $12\frac{1}{2}$ St.

Verhältnissmässig noch schneller reisen die Seeschiffe langer Fahrt. Der „Nil“, dem Pascha von Aegypten gehörig, durchflog auf seiner ersten Reise von London nach Alexandria $2\frac{4}{5}$ M. in der St. Die „Hibernia“ fuhr 1843 von Halifax in ununterbrochener Fahrt nach Liverpool in 9 T. und 16 St., durchschritt also täglich 65 g. M. oder nahe $2\frac{3}{4}$ g. M. in der St. Die britische Fregatte „Medea“ war der erste Pyroskaph, welcher von England (Plymouth) nach Malta fuhr, ohne irgendwo zu landen. Sie vollbrachte diese Reise von 500 M. in 10 Tagen 5 St., daher $2\frac{1}{4}$ M. in der St. Der „Erzherzog Friedrich“, des österr. Lloyd, legte die 16 M. von Triest nach Venedig oder zurück sehr oft in $5\frac{3}{4}$ St., daher in der St. $2\frac{3}{3}$ M. zurück; die „Imperatrice“ derselben Gesellschaft durcheilte unlängst das Adriatische Meer zwischen Triest und Ancona in $12\frac{1}{2}$ St., äusserte also einen Schnellgang von $2\frac{1}{2}$ M. pro St. Dasselbe Schiff fährt von Triest nach Konstantinopel und zurück ohne Zwischenaufenthalt in $141\frac{1}{2}$ St., macht daher, selbst auf langen Fahrten, $2\frac{1}{5}$ M. in der St. Der „Great Western“ machte auf seiner ersten Fahrt von N.Amerika $2\frac{1}{4}$ M. in der St. Die Boote der Peninsular- und oriental. Kompany fahren von Southampton über Suez nach Kalkutta in $43\frac{1}{2}$ Tagen, das ist in kaum halb so viel Zeit, als sonst zur Umschiffung des Vorgebirges der guten Hoffnung nöthig war. Schneller aber fährt die „India“, welche die 1200 M. von Kalkutta nach Suez in 25 – 26 Tagen, daher täglich 47 — 48 geogr. M. zurücklegt. Endlich sei noch hier bemerkt, dass die weiteste Reise, die je von einem Dampfer vollbracht wurde, die des Holländers „Hekla“ ist, welcher von Texel nach Falmouth, von da nach der Kapstadt und weiter nach Batavia ging und hierzu 102 See-Tage verwendete.

Zu der folgenden Nachweisung der Dampfschiffe Deutschlands haben wir die Bemerkung zu machen, dass zwar fast ohne Ausnahme die Quellen, woraus sie zusammengestellt ist, amtliche Berichte oder sonstige zuverlässige Mittheilungen gewesen sind, welche überhaupt die Grundlage dieser Schrift bilden; jedoch dessenungeachtet in einzelnen Fällen die Schätzung der Pferdekraft aushelfen musste, weil die Berichte nicht immer Auskunft darüber gaben.

A. *Dampfboote für Binnengewässer.*

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
1.	Kommerzr. Ruffer.	Stettin.		Victoria	16	1	16	Schwedt-Stettin.
2.	Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu	Stettin.	28000 rtl., gedeckt durch 280 Aktien à 100 rtl.	Kronprinzessin . .	38	1	38	Stettin-Swinemünde-Putbus.
3.	Stettiner Dampf-Bugsirbootrhederei.	Stettin.	25000 rtl., ged. durch 50 Aktien à 500 rtl.	Matador	60			
				die Oder	50	2	110	Stettin-Swinemünde.
4.	Aktien-Verein zur Dampfschifffahrt zwischen Stettin und Swinemünde.	Stettin.	46000 rtl., ged. durch 460 Aktien à 100 rtl.	Prinz von Preussen	80	1	80	Stettin-Swinemünde.
5.	Maschinenbauer Seydell & v. Würden.	Stettin.	—	Stettin	60	1	60	Stettin-Swinemünde (Bugsirfahrten).
6.	Kaufmann Poll.	Stettin.	—	Wollin	30	1	30	Stettin-Wollin.
7.	Aktien-Verein zu	Cammin.	—	Cammin	50	1	50	Stettin-Wollin-Cammin.
8.		Stettin.	—	Najade	10	1	10	Stettin-Frauendorf-Gotzlow.

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
9.	Aktien-Verein zu	Prag.		Bohemia	30	1	30	Prag-Dresden.
10.	Königl. Sächsisch. priv. Dampfschifff.	Dresden.	150000 rtl., ged. durch 150 Aktien à 100 rtl.	Königin Maria . .	32			
				Prinz Albert . . .	32	2	64	Tetschen-Dresden.
11.	Verein. Hamburg-Magdeb. Dampfschifff. - Gesellsch.	Magdeburg.	360350 rtl., ged. durch 14414 Aktien à 25 rtl.	Englischer Courier	70			
				Stadt Hamburg . .	60			
				Elisabeth	50			
				Stadt Magdeburg .	60			
				Paul Friedrich . .	60			
				Stadt Leipzig . . .	50			
				Kronprinz	40			
				Merkur	60	8	450	Magdeburg-Hamburg.
12	Königliche Seehandlung.	Berlin.	?	Delphin	50			
				Berlin	?			
				Havel	?			
				Falke	32			
				Prinz Carl	32			
				Adler	50			
				Alexandria	32	7	pp. 280	Potsdam-Hamb.
13.	Boitzenburger Aktien-Verein.	Boitzenburg.	?	Friedrich Franz .	30	1	30	Boitzenburg-Hamburg.

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
14.	Aktiengesellsch. zu	Hoopte.	?	Delphin	30	1	30	Hoopte-Hambg.
15.	Aktiengesellsch. zu	Hamburg.	?	Henriette	80			Hamburg-Helgoland-Norderney.
				Patriot	80	3	240	
				Elbe	80			
				Phönix	70	1	70	Hamb.-Harburg.
16.	Aktien-Verein zu	Harburg.	?	Primus	24	1	24	Hamburg-Harburg.
17.	Aktien-Verein zu	Stade.	?	Gutenberg	36	1	36	Hamburg-Stade.
18.	Aktien-Verein zu	Glückstadt.	?	Glückstadt	60	1	60	Hamburg-Glückstadt.
19.	Aktien-Verein zu	Itzehoe.	?	Stör	45	1	45	Hamburg-Itzehoe.
20.	Aktien-Gesellschaft.	Holzminden.	?	Herzog Wilhelm .	40			Münd.-Hameln.
				Eduard	20	2	60	Münd.-Bremen.
21.	Vereinigte Weser-Dampfschifff.-Ges.	Münden, Hameln, Minden, Bremen.	200000 rtl., ged. durch 2000 Aktien à 100 rtl.	Hermann	38			
				Wittekind	?			
				Germania	?			
				Blücher	?	4	pp. 160	
22.	Schiffsbaumstr. Johann Lange in	Vegesack.	?	Bremen	50			Bremen-Bremerhaven.
				Gutenberg	36	2	86	
23.	Aktiengesellsch. zu	Bremen.	24400rtl., ged. durch 244 Aktien à 100 rtl.	Roland	70	1	70	Bremen-Hoya. (Schleppschifffahrten.)

Laufende Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe	Ges.-Pfdkr. der vorhand. Dampfschiffe	Anfangs- und Endstationen.
24.	Mitglieder der Kaufmannschaft.	Bremen.	?	Telegraph	44	1	44	Bremen - Bremerhaven - Wangerogg - Norderney.
25.	Aktien-Gesellschaft.	Bremen.	?	Michel Orban . . .	30	1	30	Bremen-Brake.
26.	Weser- und Hunte-Dampfschifff. - Ges.	Bremen.	?	?	?	3	pp. 120	Bremen - Elsfleth, Elsfleth-Oldenburg, Elsfleth - Bremerhaven.
27.	Aktien-Gesellschaft Concordia zur Befahrung der Ems.	Emden.	c. 12000 rtl.	Kronprinzessin . .	25	1	25	Emden - Leer - Delfzyl.
28.	Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Bodensee und Rhein.	Constanz.	900000 fl. od. c. 513900 rtl., ged. durch 300 Aktien à 300 fl.	Stadt Constanz . .	60	3	140	Constanz - sämmtliche Häfen am Bodensee - Schaffhausen.
				Leopold	40			
				Helvetia	40			
29.	Vereinigte Friedrichshafen- u. Lindauer Dampfschifff.-gesellsch. zur Befahrung des Bodensees.	Friedrichshafen, Lindau.	?	Kronprinz	?	5	pp. 200	Friedrichshafen - Lindau - sämmtliche Häfen des Bodensees.
				Wilhelm	?			
				Maximilian	42			
				Ludwig	?			
				Konkordia	?			

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
30.	Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.	Mannheim.	200000 fl. od. etwa 114200 rtl., ged. d. 400 Aktien à 500 fl.	Mannheim No. I. .	180			Mannheim - Rotterdam.
				Mannheim No. II.	180	2	360	
31.	Mainzer Schlepp-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Mainz.	200000 fl. od etwa 114200 rtl., ged. d. 200 Akt. à 1000 fl.	Rhenus No. 1. . .	100			Rotterdam - Mainz - Strassburg.
				Rhenus No. 2. . .	150	2	250	
32.	Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.	Köln.	300000 rtl., ged. d. 1500 Akt. à 200 rtl.	Overstoltz	150			Köln - Rotterdam - Amsterdam.
				Elbeuvien	100			
				Corsaire rouge . .	80	3	330	
33.	Neckar-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Heilbronn	100000 fl. od. etwa 57100 rtl., ged. d. 500 Akt. à 200 fl.	Wilhelm	20			Heilbronn - Heidelberg - Mannheim.
				Leopold	20			
				Ludwig	30	3	70	
34.	Main - Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Würzburg.	500000 fl. od. c. 285500 rtl., ged. durch 2000 Aktien à 250 fl.	Verein	26			Würzburg - Frankfurt - Mainz.
				Ludwig	22			
				Therese	38			
				Grossherzog von Hessen	22			
				Friedrich Wilhelm	22			
				Maximilian	22			
				Leopold	25	7	177	

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
35.	Gebr. Ohlenschlager.	Frankfurt a. M.		Delphin I. } ... Delphin II. }		2	36	Frankfurt - Mainz.
36.	Mosel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Trier.	150000 rtl., ged. durch 1500 Aktien à 100 rtl.	Mosella	60			Trier - Koblenz.
				Balduin	60			
				Prinzessin Carl ..	36			
				Prinzess. v. Preuss.	30			
				Argo	25	5	211	Saarbrücken-Saarlouis.
37.	Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein.	Düsseldorf.	550000 rtl., ged. durch 2750 Aktien à 100 rtl.	Herzog von Nassau	80			Mannheim - Düsseldorf - Rotterdam.
				Gutenberg	80			
				Kronprinzessin von Preussen	90			
				Erbgrossherzogin von Hessen ...	90			
				Victoria	80			
				Stadt Bonn	80			
				Elberfeld	80	7	580	
38.	Kölnisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Köln.	308400 rtl., ged. durch 1542 Aktien à 200 rtl.; ausserdem aber eine	der König	120			Strassburg - Mannheim - Köln - Wesel.
				die Königin	100			
				Prinzess. v. Preuss.	80			
				Prinzessin Marianne	80			
				Prinz von Preussen	80			
				John Cockerill ..	100			

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr.	Anfangs- und Endstationen.
38.	Kölnisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Köln.	Schuld von etwa 400000 rtl.	Königin Victoria .	100			Strassburg - Mannheim - Köln - Wesel.
				Stadt Koblenz . .	90			
				- Mainz	86			
				- Kehl	30			
				- Strassburg .	30			
				- Frankfurt . .	40			
				- Bingen . . .	28			
				- Worms . . .	28			
				Leopold	100			
				Ludwig II.	100			
				Kronprinz v. Preuss.	80			
				Prinz Wilhelm . .	75			
				Graf von Paris . .	90			
				Stadt Mannheim .	100			
				- Kreuznach .	30	21	1567	
39.	Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Rotterdam.	?	?	?	24	pp2000	Koblenz - Köln - Rotterdam - Antwerpen.
40.	Deichmann.	Köln.		Seraing I. } Seraing II. } . . .		2	pp. 160	Mannheim-Köln.
41.	Rhein-Yssel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Deventer	?	?	?	2	pp. 100	Köln-Wesel-Deventer - Amsterdam.

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr. der vorhand. Dampfschiffe.	Anfangs- und Endstationen.
42.	Ulmer Aktien-Gesellschaft für die Dampf- und Ruderschifffahrt auf der Donau.	Ulm.	300000 fl. od. c. 171300 rtl., ged. durch 3000 Aktien à 100 fl.	?	30	1	30	Ulm - Regensburg.
43.	Baierisch-Würtembergische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Regensburg.	520000 fl. od. c. 296920 rtl., ged. d. 5200 Akt. à 100 fl.	Ludwig I.	45			Regensburg - Linz.
				Königin Therese .	65			
				Kronpr. Maximilian	70			
				Stadt Regensburg	75	4	255	
44.	K. K. priv. erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.	Wien.	4,000000 fl. K. M. oder c. 2,800000 rtl., ged. durch 8000 Aktien à 500 fl.	Franz I.	60			Linz - Wien - Pressburg - Pesth - Semlin - Orsova - Galacz. In Verbindung mit dem Triester Lloyd - Konstantinopel.
				Argo	50			
				Pannonia	36			
				Zrinyi	80			
				Nádor	42			
				Arpád	80			
				Maria Anna	76			
				Erös	140			
				Galathea	60			
				Sophia	60			
				Samson	100			
				Stephan	76			
				Ludwig	80			
				Hermine	40			

Lauf. Numm.	Namen der Gesellschaft oder des Eigenthümers.	Sitz	Aktien-Kapital.	Namen der einzelnen Dampfboote.	Pfdkr.	Ges.-Zahl der vorhand. Dampfschiffe.	Ges.-Pfdkr. der vorhand. Dampfschiffe.	Anfangs- und Endstationen.
44.	K. K. priv. erste Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.	Wien.		Franz Carl	40			
				Carl	100			
				Johann	100			
				Stadt Wien	112			
				Stadt Pesth	110			
				Herkules	200			
				Friedrich	100			
				Donau	50			
				Buda	40			
				Attila	160			
				Batór	160			
				Szechenyi	100	26	2252	

Hieraus ergiebt sich, dass 20 Aktien-Gesellschaften oder Eigenthümer (über welche uns nähere Angaben bekannt sind) ein Kapital von 6,907270 Thlr. repräsentiren und dass diese im Ganzen 102 Dampfschiffe mit 7077 Pferdekraft besitzen; 14 andere Gesellschaften oder Eigenthümer haben 18 Dampfschiffe mit 847 Pferdekraft im Dienst. Von 11 Gesellschaften oder Eigenthümern ist uns nur bekannt, dass die Anzahl ihrer Schiffe 60 ist; die Pferdekraft derselben dürfte zu 3212 anzunehmen sein. Als Hauptsumme lässt sich daher angeben, dass die Binnengewässer Deutschlands mit 180 Dampfschiffen regelmässig befahren werden, deren Gesammt-Pferdekraft etwa 11136 beträgt. Sie mögen einen Kapitalaufwand von etwa 7,250000 Thlr. erfordert haben.

Innerhalb deutscher Grenzen sind (in runden Zahlen) **regelmässig dampfschiffbar:**

1)	Rhein (Basel bis unterhalb Schneckenschanze) . .	100 d. M.
2)	Mosel (Abach bis Koblenz)	40 - -
3)	Main (Bamberg bis Mainz)	50 - -
4)	Neckar (Heilbronn bis Mannheim)	15 - -
5)	Ems (Leer bis Delfzyl)	6 - -
6)	Fulda-Weser (Kassel bis Bremerhaven)	55 - -
7)	Moldau-Elbe (Prag-Kuxhaven)	116 - -
8)	Spree-Havel (Berlin bis Havelberg)	21 - -
9)	Trave (Lübeck bis Travemünde)	3 - -
10)	Peene (Demmin bis Peenemünde)	14 - -
11)	Oder (Frankfurt bis Swinemünde)	30 - -
12)	Donau (Ulm bis Marchmündung bei Theben) . . .	90 - -
	Zusammen	540 d. M.

B. Dampfschiffe, welche von und nach deutschen Seehäfen und Flussmündungen fahren.

Hafen.	Bestimmungsort.	Dauer d. Fahrt. St.	Gesellsch. od. Eigenth.	Namen d. Schiffe.	Pfdkr.
Memel.	Schaaken (Königsb.) Tilse u. z. Bugsiren.		Memeler Aktien-Verein.	Friedrich Wilhelm IV.	50
				Hekla.	50
			J. Mason.	Irrwisch.	30
Königsberg, (Pillau.)	Pillau, Danzig.	10	Königsberger Dpfsch.-Gesell.	Gazelle.	65
				Delphin.	24
Elbing.	Königsberg.	8	Elbinger Dpfsch. Gesell.	Schwalbe.	20
				Falke.	20
Danzig.	Neufahrwasser.		A. Gibsone	Blitz.	18
				Pfeil.	18
Stettin und Swinemünde.	Petersburg.	80	Gen.-Post-Verwalt. in Preuss. und Russland.	Preussischer Adler.	100
				Wladimir.	100
-	Riga.		Rigaer Kaufmannschaft	Düna.	80
-	Ystad.		Gen.-Post-Verwalt. in Preuss. und Schweden	N. N. pp.	80
-	Stralsund, Ins. Rügen.	14 à 15	Stettin-Strals. Aktien-Verein.	Stralsund.	55
-	Kopenhagen.	23	Gen.-Post-Verwalt. in Preuss. u. Dänemark.	Geiser und N. N. pp.	160 80

Hafen.	Bestimmungsort.	Dauer d. Fahrt. St.	Gesellsch. od. Eigenth.	Namen d. Schiffe.	Pfdkr.
Stralsund.	Ystad.	18	Gen.-Post-Verwalt. in Preuss. und Schweden.	Königin Elisabeth. pp.	80
				Swenka pp.	80
				Lejonet	
Rostock.	Kopenhagen, Lübeck.	14 5	Brockelmann in Rostock.	Harlequin. pp.	40
Lübeck.	Petersburg.	85	Petersburg-Lübecker Dpfsch.-Gesellschaft.	Nicolai I.	240
				Alexander.	140
				Naslednik.	140
-	Kopenhagen, Malmö.	16	Aktien-Gesell. in Schweden.	Malmö.	pp. 100
-	Ystad.	15	dto.	Gauthiod.	140
-	Kalmar.		dto.	Svithiod.	100
	Stockholm.	2½ T.			
Kiel.	Flensburg.	10	Verschiedene Aktien-Gesellschaften.	Kön. Karoline	pp.
				Amalie.	80
-	Aalborg.			Iris.	150
-	Kopenhagen.	16		Christian VIII.	180
				Löven.	60
Hamburg.	Hull.	36	Hanseatische Dpfsch.-Gesell	Hamburg.	170
				Leeds.	160
-	dto.	36	Verschiedene engl. Dampfschifffahrts-Gesellschaften.	Transit.	160
				Wm. Darley.	200
				Victoria.	400
				Rob. Roy.	160
				Helen M. Gregor.	240
				Queen of Scottland.	150
				Magaret.	150
-	London.	44	dto.	Neptun.	209
				Caledonia.	220
				John Bull.	180
				Count of Lonsdale.	200
-	Goole.		dto.	Glen Albyn.	120
-	Havre.		Aktien-Gesell.- in Havre.	Paris.	180
				Havre.	140
-	Amsterdam.	33	Aktien-Gesell. in Amsterdam.	Willem de Eerste.	160
				Beurs van Amsterdam.	120

Hafen.	Bestimmungsort.	Dauer d. Fahrt. St.	Gesellsch. od. Eigenth.	Namen d. Schiffe.	Pfdkr.
Bremen.	Amsterdam.	30	Aktien-Gesell: in Amsterdam.	Koning Willem II. pp.	120
-	Hull.	36	Bremer Aktien-Gesellschaft.	Hengist. pp.	150
				Horsa.	150
Rotterdam.	London.	24	Niederländ.	Batavier.	200
-	Antwerpen.	8	Dpfsch. Gesell.		
-	dto.	24	Gen. Steam-Navigations-Kompany.		
-	Hull.	30	Aktien-Gesell.	Emerald Isle	250
-	Dünkirchen.	12	dto.	Prinzess van Oranje. pp.	200
				Estafette. pp.	200
-	Havre.	40	dto.	Hamburg. pp.	200
				Rotterdampp.	200
Triest.	Venedig.	6	Dampfschifff.-	Erzh.Ludwig	100
	Korfu.	50	Gesellschaft d.	- Johann.	120
	Syra.	90	österr. Lloyd.	Gr.Kolowrat.	100
	Scio.	102		F.Metternich.	120
	Smyrna.	110		Bar. Eichhof.	100
	Konstantinopel.	9 T.		Mahmudié.	120
	Ankona.	14		Graf Mittrowsky.	60
	Patras.	66		Gr. Stürmer.	60
	Athen.	5 T.		Erzherzog Franz Karl.	40
	Cattaro.	40		Erzh. Sophie.	50
				Bar. Kubeck.	70
				Imperator.	120
				Imperatrice	120
			dto.	?	100
Galacz an der Donau-Mündung.	Konstantinopel u. s. w. in Verbindung mit den umstehend. Fahrten.			Crescent.	120
				Ferdinand I.	100
				Maria Dorothea.	70
				Metternich Cl. Fst.	140
				Seri-Pervas.	140
				Stambol.	160

Hiernach fahren von und nach deutschen Seehäfen und Flussmündungen 77 Dampfboote, deren Gesammtpferdekraft zu

8460 anzunehmen ist, während das zu ihrer Anschaffung und Ausrüstung erforderliche Kapital an 8,500000 Thlr. betragen haben mag.

Man kann ferner folgende Zusammenstellung der Dampfboote Europa's machen, wobei allerdings einige Lücken durch Schätzung ausgefüllt sind.

	Dampfboote zu Binnenfahrten.		Dampfboote zu Fahrten von u. nach Seehäfen u. Flussmünd.		Gesammt-Pferdekraft.	Proz.-Antheil a. d. Ges.-Pfdkr.
	Zahl.	Pfdkr.	Zahl.	Pfdkr.		
Deutschland	180	11136	77	8460	19596	8,84
Grossbritannien und Irland	600	53000	700	75000 (K.M.30000.)	128000	58,48
Frankreich	230	17000	170	31000 (K.M.24090.)	48000	21,85
Niederlande	48	2500	23	3000 (K. M. 1600.)	5500	2,47
Belgien	8	600	5	1300 (K. M. 700.)	1900	0,88
Dänemark	—	—	12	850 (K. M. 480.)	850	0,38
Schweden u. Norwegen	35	700	40	3500	4200	1,88
Russland	92	1700	56	7200 (K. M. 4800.)	8900	2,70
Schweiz	10	250	—	—	250	0,11
Portugal	6	420	4	300	720	0,30
Spanien	2	50	15	2200 (K. M. 1000.)	2250	1,01
Sardinien	—	—	6	700	700	0,29
Toskana	—	—	2	320	320	0,15
Kirchenstaat	3	150	—	—	150	0,07
Beide Sizilien	—	—	6	900	900	0,39
Griechenland	—	—	2	160	160	0,07
Türkei	—	—	6	300	300	0,13
Zusammen	1214	87506	1124	135190	222696	100

Aus dem Vorenthaltenen dürften sich als Folgerungen ableiten lassen, dass 1) (annähernd) die Gesammtzahl der Dampfboote in Europa 2338, wahrscheinlich sogar 2400, ist;

2) die Gesammt-Pferdekraft derselben zu 225000 zu berechnen ist; 3) der gesammte Kosten-Aufwand für Anschaffung und Einrichtung der Dampfboote mindestens 192,000000 Thlr. gewesen ist; 4) Grossbritannien und Irland, (mit Einrechnung der nach deutschen Häfen fahrenden Boote) 59 bis 60% der Gesammt-Pferdekraft der Europäischen Dampfschiffe besitzt; Frankreich gehören fast 22%; Deutschland etwa 8%; und in die sodann noch verbleibenden 10% theilen sich die übrigen Staaten Europa's; 5) die Binnen-Dampfschifffahrt unseres deutschen Vaterlandes eine so erfreuliche Entwickelung erfahren hat, dass sie hinter keinem andern Staate zurücksteht; während im Norden Deutschlands die See-Dampfschifffahrt mit deutschen Booten zwar im Fortschreiten ist, jedoch noch im Kindesalter steht.

Berlin, Ende Mai 1845.

Inhalts-Verzeichniss

zu v. Reden's Dampfschiffbuch.

I. Dampfschifffahrt auf der Oder.

Seite

1. Zwischen Küstrin und Stettin 1
2. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Stettin 2
3. Stettiner Dampf-Bugsirboot-Rhederei 5
4. Aktienverein zur Dampfschifffahrt zwischen Stettin und Swinemünde 9
5. Dampfschiffe unterhalb Stettin (ausser diesen Gesellschaften fahrend) 11

II. Dampfschifffahrt auf der Elbe.

A. Dampfschifffahrt zwischen Prag und Dresden 17
B. Königlich Sächsische privilegirte Dampfschifffahrts-Gesellschaft 18
C. Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft 26
D. Dampfschifffahrt zwischen Potsdam und Hamburg . . . 46
E. Dampfschifffahrt zwischen Boitzenburg und Hamburg . 50
F. Dampfschifffahrt zwischen Hoopte und Hamburg 50
G. Dampfschifffahrt von Hamburg und Altona nach den Elbstationen, nach Helgoland, Norderney, England, den Niederlanden und Frankreich 51

III. Dampfschifffahrt auf der Weser und deren Einflüssen.

A. Gesellschaft der Werra-Dampfschifffahrt von Münden nach Wanfried, und Plan zur Schiffbarmachung der obern Werra 53
B. Dampfschifffahrt auf der Fulda 54
C. Dampfschifffahrt auf der Unterweser und Hunte 54
D. Vereinigte Weser-Dampfschifffahrt 55

Seite

IV. Dampfschifffahrt auf der Ems 74

V. Dampfschifffahrt auf dem Rhein und dessen Nebengewässern.

A. Dampfschifffahrt-Gesellschaft für den Bodensee und Rhein 79
B. Dampfschifffahrt auf dem Oberrhein. 91
C. Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft . 93
D. Mainzer Schlepp-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ... 98
E. Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft auf dem Rheine 103
F. Im Entstehen begriffene Dampfschleppschifffahrts-Unternehmungen auf dem Rheine 111
G. Neckar-Dampfschifffahrt 114
H. Main-Dampfschifffahrt 123
I. Mosel-Dampfschifffahrt 141
K. Dampfschifffahrts - Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein 155
L. Kölnisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft . 176
M. Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft 196
N. Rhein- und Yssel-Dampfschifffahrt 198
O. Binnengewässer Hollands (ausser den Dampfschiffen der Niederländischen Gesellschaft) 199

VI. Dampfschifffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen.

A. Ulmer Gesellschaft für Dampf uud Ruderschifffahrt . 209
B. Baierisch-Würtembergische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 215
C. K.K. priv. erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 230

Geschichte der deutschen Dampfschifffahrt I
Gegenwärtiger Zustand derselben IV
Dampfschifffahrt für Binnengewässer IX
Dampfschiffe, welche von und nach deutschen Seehäfen und Flussmündungen fahren XVIII

I. Dampfschifffahrt auf der Oder.

1. *Zwischen Küstrin und Stettin.*

Oberhalb Stettin bis Schwedt und einzeln auch bis Küstrin wurde die Oder durch das dem Kommerzienrath Ruffer gehörige Flussdampfschiff „Victoria“ befahren. Es geht in den Sommermonaten täglich (mit Ausnahme der Sonn- und Donnerstage) Morgens 5 Uhr von Schwedt ab, legt in Fiddichow, Garz und Greiffenhagen an und kehrt über dieselben Orte, Nachmittags um 3 Uhr fortfahrend, zurück.

Die Preise der Plätze für die ganze Tour sind:

No. 1. à Person 25 Sgr.
No. 2. à Person 15 Sgr.

Dem Vernehmen nach hat die Königl. Seehandlungs-Gesellschaft die Absicht, auf diesem Theile der Oder eine regelmässige, vielleicht auch noch weiter auszudehnende Dampfschifffahrt einzurichten.

Die wichtigsten berührten Plätze sind:

a. Küstrin, am Einfluss der Warthe in die Oder, starke Festung in sumpfiger Gegend, nur auf Dämmen zugänglich, 875 F. lange Brücke über die Oder; 6500 Ew., altes Schloss, Oder- und Warthe-Verkehr. Gasth.: Kronprinz, Adler.
b. Wrietzen, nahe der alten Oder, 5400 Ew.; Wollenwaaren-, Strumpf-, Leder-Verfertigung, Fischerei, Schifffahrt. In der Nachbarschaft das Stahlbad Freienwalde (Stadt, 3200 Ew.), Alaunbergwerk, Alaunhütte, Braunkohlengruben. Märkische Schweiz, worin der Paschenberg mit schöner Fernsicht, Schloss Köthen mit sehenswerthem Park. Fruchtbares Oderbruch, Finowkanal.
c. Oderberg, 2400 Ew., Thon- und Eisen-Gruben, Schifffahrt, Fischerei.
d. Schwedt, anmuthig an der Oder belegen, gut gebaut, 5700 Ew.; Tabaks-, Stärke-Fabriken, Königl. Schloss. Gasth.: Deutsches Haus.
e. Garz, 3700 Ew.; alte Stadt, Baumwollweberei, Holzhandel.
f. Stettin, z. v. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

2. *Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Stettin.*

1. Geschichte des Unternehmens.

Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Stettin wurde 1826 durch den General-Consul Lemonius und den Kommerzienrath Rahm gegründet und stellte sich die Aufgabe, Stettin mit seinem Vorhafen Swinemünde und während der Badezeit auch mit der Insel Rügen zu verbinden. Die Gesellschaftsstatuten wurden unterm 3. Mai 1828 bestätigt; sie ist daher die älteste Dampfschifffahrts-Gesellschaft im Preussischen Staate.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Die Unternehmung ist auf gemeinschaftliche Rechnung, Gewinn und Verlust und Gefahr, so weit der zu errichtende Gesellschafts-Fonds zureicht, ausgeführt und wird auf gleiche Weise betrieben. 2) Die Geschäftsführung geschieht durch einen aus den Mitgliedern des Komités erwählten Bevollmächtigten. 3) Das Aktien-Kapital wird verzinst und die zu hoffende jährliche Dividende jedes Jahres ausgezahlt. Von jedem Reinertrage werden jedoch 600 Thlr. zurückbehalten, um die etwaigen Reparaturen, Renovationen, Arbeiten und Gehalte vom Jahresschluss bis zum Beginn der neuen Fahrten des Schiffes zu bestreiten. 4) Die Aktien, welche den Fonds der Gesellschaft bilden, bestehen aus 280 Stück zu 100 Thlr. Preuss. Cour. und werden mit 5 pCt. verzinset. Sie sind mit den Nummern 1 bis 280 und Unterschrift der Herren Rahm und Lemonius ausgefertigt, vom 1. Okt. 1827 datirt, von den Mitgliedern des Komités kontrasignirt und mit dem Siegel der Gesellschaft bedruckt. Die Erhebung der Zinsen geschieht jährlich gegen Quittung. 5) Die Aktien können von Jedermann erworben und besessen werden, jeder Käufer, Cessionarius oder Geschenknehmer einer Aktie ist aber verbunden, vier Wochen nachdem er das Eigenthum derselben erlangt hat, und jeder Erbe, vier Wochen nach dem Zeitpunkt, wo er im Stande ist, seine Fähigkeit zur Disposition nachzuweisen, verpflichtet, davon dem Komité Anzeige zu machen, um die erforderliche Umschreibung in dem Aktienbuche geschehen zu lassen. Wenn der Beschluss der Gesellschaft eine Erweiterung ihrer Geschäfte und Fonds bestimmen sollte, so werden auch hierauf neue Aktien unter den folgenden Nummern ausgefertigt. 6) Das Komité der Gesellschaft besteht aus 5 Mitgliedern, von denen 4 unbesoldet sind, und eines, dem die Leitung des ganzen Geschäfts übertragen ist, ein Gehalt von 500 Thlr. pro Jahr, nebst Erstattung seiner gemachten Auslagen, bezieht. Dies verwaltende Mitglied oder Bevollmächtigte muss ein mit der Dampfschifffahrt bekannter Mann und wenigstens Inhaber von 10 Aktien sein. Jeder in Stettin wohnende Aktionär ist, wenn er zum Mitgliede des Komités gewählt wird, verpflichtet, die Funktion eines solchen zu übernehmen. 7) Das

Komité versammelt sich regelmässig alle Monate ein Mal in der Wohnung des Bevollmächtigten und ausserdem so oft, als derselbe Veranlassung findet, demselben Mittheilungen zu machen. Es inspizirt dann zugleich das Dampfschiff und die vorhandenen Vorräthe des Brennmaterials. Die Mitglieder desselben verwalten ihr Amt auf die Zeit von 3 Jahren, sind aber nach deren Ablauf wieder wählbar. Entschliessen sie sich zur Niederlegung, so sind sie gehalten, in der General-Versammlung ein halbes Jahr vorher die Anzeige zu machen. 8) Die Zusammenkunft der Gesellschaft in einer General-Versammlung findet bestimmt jährlich ein Mal zwischen dem 1sten und 15ten Tage des Monats März Statt. Sie wird durch das Komité zusammenberufen, welches jedoch auch bei dringenden Fällen zu anderen Zeiten des Jahres die Zusammenkunft veranlassen kann. Die Beschlüsse werden durch ein in der Versammlung zu wählendes Mitglied protokollirt und dann in Vollziehung gebracht. Es geschieht zugleich die Vorlegung und Untersuchung des jährlichen Abschlusses und demnächst Decharge. In streitigen Fällen entscheidet die Mehrheit der Stimmen und zwar nach folgender Bestimmung: 1—5 Aktien geben 1 Stimme, 6—10 2, 11—15 3, 16—20 4. 9) Nur mit Einwilligung der Mehrzahl der Aktionäre und unter Allerhöchster Genehmigung können die Statuten aufgehoben, abgeändert oder vermehrt werden. — Die gänzliche Aufhebung der Gesellschaft wird durch Stimmenmehrheit beschlossen.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt ein Dampfschiff „Kronprinzessin“; dasselbe hat 36—40 Pferdekraft, ist 101 F. 6 Z. lang, 22 F. 6 Z. breit, 9 F. tief, hat einen Tiefgang von 6 Fuss 6 Zoll und macht die Tour nach Swinemünde in 5½ bis 6 St. und von da nach Rügen in 6 bis 7 St. und umgekehrt.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Das Dampfschiff „Kronprinzessin“ theilt seinen Fahrplan in drei Theile, und zwar:

a. von Eröffnung der Schifffahrt bis Anfang der Badezeit, allwöchentlich zwei Hin- und Herfahrten nach und von Swinemünde an den alljährlich festzusetzenden Tagen und Stunden.

b. für die Badesaison, und zwar wieder ebenfalls in 3 Theile

aa. von Ende Mai bis Mitte Juni:

von Stettin	Dienstag Donnerstag	12 U. Mittags nach Swinemünde.
	Sonnabend	5 U. Morgens nach Putbus.

von Swinemünde Montag Mittag nach Ankunft von Putbus,
Mittwoch / Freitag } 8 U. Morg. } nach Stettin.

bb. von der Mitte Juni bis Ende August:

von Stettin Sonnabend / Mittwoch } 5 U. Morgens nach Putbus,
Dienstag 5 U. Morg. nur nach Swinemünde.

von Swinemünde Sonnabend / Mittwoch } Mittags 12 U. nach Putbus,
Montag / Freitag } Morgens 8 U. / Dienstag Mittags 1 U. } nach Stettin.

von Putbus Sonntag / Dienstag } Mittags 12 U. nach Swinemünde.

cc. vom 31. August bis zum Schlusse der Badezeit:

von Stettin Dienstag / Donnerstag / Sonnabend } Mittags 12 U. nach Swinemünde.

von Swinemünde Montag / Mittwoch / Freitag } Morg. 8 U. nach Stettin.

c. Nach Schluss d. Badezeit bis Schluss d. Schifffahrt wie ad a.

Preise der Plätze.

	Zwischen Stettin u. Swinemünde.	Zwischen Swinemünde und Putbus.
1. Platz à Person . .	1 Thlr. 15 Sgr.	2 Thlr. 15 Sgr.
2. Platz à Person . .	— 20 ·	1 · —
Platz für Schiffscapit.	1 Thlr. —	— —
Für einen offen. leichten Wagen	2 · —	3 Thlr. —
Für ein. halbverdeckt. od. Chaisenwagen .	4 · —	5 · —
Für ein. ganz verdeckt. Wagen	5 · —	6 · —
Für schwere Reisekutschen u. Vergleich. Waaren u. Ueberfracht à Ztr. od. 2 Kubf. .	— 6 Sgr.	— 6 Sgr.

Bemerkungen. Kinder unter 12 Jahren zahlen auf dem ersten Platze die Hälfte. Der zweite Platz ist nur für Domestiken und unbemittelte Leute bestimmt. — Es ist eine vollständige Restauration an Bord.

3. Ueber die Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren des Bestehens

vermögen wir nichts anzugeben, weil darüber nichts veröffentlicht wird.

3. *Die Stettiner Dampf-Bugsirboot-Rhederei.*

1. Geschichte des Unternehmens.

Die obige Gesellschaft bildete sich im Jahre 1838 aus einer Anzahl Stettiner Kaufleute und bezweckte nicht allein, bei widrigen Winden den Schiffen die Revierfahrten zu erleichtern, sondern auch möglichst regelmässige Passagierfahrten zwischen Stettin und Swinemünde machen zu lassen. Die Bestätigung der Gesellschafts-Statuten geschah unterm 16. März 1843.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Die Anzahl der anzuschaffenden Dampfbugsirböte ist unbestimmt. Die Gesellschaft wird deren so viele in Thätigkeit setzen, als das Bedürfniss des Stettiner Schifffahrts-Verkehres erfordert, und behält sich ausserdem vor, dem Unternehmen noch eine weitere Ausdehnung durch Anschaffung von Passagierfahrzeugen zur Fahrt nach und von Swinemünde und von Dampfschiffen zur Fahrt von Stettin nach anderen Orten zu geben. 2) Das Domizil der Gesellschaft ist Stettin und ihr Forum das Königl. Land- und Stadtgericht daselbst. 3) Die Gesellschaft ist auf ein Kapital von 25000 Thlr. Pr. Cour. gegründet, welches baar eingeschossen ist. Ueber diesen Einschuss sind 50 Aktien, jede über 500 Thlr., ausgestellt, welche mit 5 pCt. in jährlichen, ult. März fälligen Raten postnumerando verzinset werden, wenn die reine Einnahme zur Deckung dieser Zinsen ausreicht. Eine Erhöhung des Aktien-Kapitals kann nur mit dem Willen aller Aktionäre erfolgen, und muss dazu die Genehmigung des Staates eingeholt werden. 4) Wird von sämmtlichen Aktionären beschlossen, dass von den Aktionären zu dem ursprünglichen Aktien-Kapital ein Zuschuss geleistet werden soll, so bestimmt das Komité den Zeitraum, bis zu welchem die Zahlung erfolgen muss. Erfolgt dann die Zahlung nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nach vorangegangener wiederholter Aufforderung, so werden die Aktien für Rechnung des säumigen Aktionärs öffentlich verkauft. Sollte dann ein Aktionär die Herausgabe seiner Aktien verweigern, so werden dieselben von dem Komité annullirt, an deren Stelle neue ausgefertigt und dies in der Stettiner Zeitung, auch in den Intelligenzblättern ein Mal bekannt gemacht. 5) Jedem Aktionär steht frei, seine Aktien zu verkaufen. Die übrigen Aktionäre haben jedoch das Vorkaufsrecht, und erst wenn dieses nicht ausgeübt wird, ist der Verkauf an Dritte zulässig. Anmeldungen der Aktionäre zur Ausübung eines etwaigen Vorkaufsrechts erfolgen bei dem Komité schriftlich, und wenn mehrere Anmeldungen erfolgt sind, so entscheidet das Loos. Werden Aktien an einen anderen Aktionär verkauft, so findet die Ausübung des Vorkaufsrechts nicht Statt; die neuen Aktionäre treten in alle Rechte und Pflichten der Ausgeschiedenen. Jeder Verkauf einer Aktie muss bei dem

Komité von dem Verkäufer angezeigt und von dem Komité binnen 3 Tagen nach der Anzeige die Erklärung abgegeben werden, ob das Vorkaufsrecht ausgeübt werden soll. Im Verhältniss zur Gesellschaft sind nur diejenigen als Eigenthümer anzusehen, welche in das Aktienbuch eingetragen sind. 6) Die Gesellschaft ist nach einem schon bestandenen Gesellschaftsvertrage im August 1839 ins Leben getreten, und erkennen die jetzt vorhandenen Aktionäre alle Verpflichtungen an, die bis jetzt übernommen sind. Die Dauer des jetzigen Aktienvereins ist auf 12 Jahre, vom 1. März 1841 an gerechnet, also bis den 28. Februar 1853 bestimmt. Nach Ablauf dieser Frist wird in einer ein Jahr vorher abzuhaltenden General-Versammlung über die Auflösung oder Fortdauer nach Mehrheit der Stimmen entschieden werden. Wird die Fortdauer beschlossen, so muss die Genehmigung des Staats hinzutreten. Auch während der vorher bestimmten Dauer der Gesellschaft kann die Auflösung derselben gültig beschlossen werden, wenn in einer besonderen, deshalb zusammenberufenen General-Versammlung die Eigenthümer von mindestens zwei Drittel der kreirten Aktien dafür stimmen und die Genehmigung des Staats erfolgt. 7) Die Aktien geben dem Eigenthümer, ausser dem Recht auf 5 Proc. jährliche Zinsen, das Recht auf Dividende und einen nach der Gesammtzahl der Aktien verhältnissmässigen Antheil an dem jedesmaligen Vermögen der Gesellschaft. Von dem sich ergebenden Netto-Ertrage werden den Aktionären zunächst 5 Proc. des eingeschossenen Aktienkapitals vergütigt; der Rest wird zur Abtragung der etwa für die Gesellschaft kontrahirten Anleihen verwendet. Sind solche Schulden nicht abzutragen, so wird die Hälfte dessen, was nach Bezahlung der Zinsen übrig geblieben ist, als Dividende unter die Aktionäre vertheilt, die andere Hälfte zu einem zu bildenden Reservefonds genommen. 8) Dieser Reservefonds darf nur in besonderen Fällen und nie ohne ausdrückliche Genehmigung der General-Versammlung angegriffen werden. Sollte derselbe aber höher anwachsen, als es das Interesse der Gesellschaft erfordert, so ist die Vertheilung eines Theils desselben unter die Aktionäre zulässig, die zu vertheilende Quote darf jedoch nie zwei Drittel des Reserve-Fonds überschreiten. Alle Vertheilungen erfolgen übrigens gleichmässig nach Aktien und an diejenigen, auf deren Namen die Aktien am 31. Dez. eines jeden Jahres in den Büchern der Gesellschaft notirt sind. 9) Kein Aktionär ist, ausser dem Nominalbetrage der ursprünglichen Aktien und den Zuschüssen, die nach sub 4 von ihm eingefordert werden möchten, mit seinem übrigen Vermögen oder seiner Person verpflichtet, eben so wenig aber auch berechtigt, während der Dauer der Gesellschaft und vor deren gänzlicher Auflösung den einmal bezahlten Einschuss zurückzufordern. Auch steht keinem Aktionär frei, die zur Stettiner Dampf-Bugsirboot-Rhederei gehörigen Schiffe zum Verkauf zu bringen. 10) Die Stettiner

Dampf-Bugsirboot-Rhederei wird durch ein aus 5 Mitgliedern bestehendes Komité verwaltet. Die Komité-Mitglieder müssen Aktionäre und Kaufleute sein, auch in Stettin wohnen. Dass sie Schiffsrheder sind, ist wünschenswerth, aber nicht nothwendig. Den 5 Komité-Mitgliedern sind für den Fall der Abwesenheit oder sonstiger Verhinderung zwei Stellvertreter beigegeben, die den Versammlungen des Komités beiwohnen, wenn Verhinderungsfälle der wirklichen Komité-Mitglieder eingetreten sind, und wenn sie von dem Vorsitzenden des Komités dazu eingeladen werden. Vorsitzender des Komités ist, wer bei der Wahl die meisten Stimmen erhalten hat. 11) Von den erwählten 5 Komité-Mitgliedern scheidet jährlich nach Ablegung der Jahres-Rechnung eins, nach Bestimmung des Looses, aus. Es kann jedoch wieder in Vorschlag gebracht werden und ist wieder wählbar. Die Komité-Mitglieder und die Stellvertreter verwalten ihr Amt unentgeltlich; sie haben das Recht, dasselbe mit dreimonatlicher Frist zu kündigen. Die Kündigung erfolgt bei dem Komité, welches wegen der neuen Wahl die nöthigen Veranstaltungen trifft. 12) Die Aktionäre werden zu ordentlichen und ausserordentlichen General-Versammlungen durch das Komité zusammenberufen. Die ordentliche findet im März eines jeden Jahres Statt, ausserordentliche werden so oft veranlasst, als das Komité sie für nöthig hält, oder wenn die Inhaber von 10 Aktien wenigstens bei dem Komité darauf antragen. 13) Der Besitz von 1 bis 5 Aktien giebt in den General-Versammlungen eine bis fünf Stimmen. Mehr als 5 Aktien kann Niemand haben, sei es, dass er mehr als fünf Aktien besässe, oder von mehr als fünf Aktionären Vollmacht hätte. Die Vertretung eines Aktionärs durch einen andern Aktionär ist zulässig, der Bevollmächtigte muss sich aber durch schriftliche Vollmacht legitimiren. Vormünder können für ihre Mündel, Kuratoren für ihre Kuranden und für eine Handlung die Vorsteher derselben stimmen, auch wenn sie für ihre Person nicht Aktionäre sind. 14) Beschlüsse, wodurch eine Abänderung dieser Statuten bestimmt werden soll, können nur in der Generalversammlung durch drei Viertel der anwesenden Aktionäre gefasst werden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft ist im Besitze von 2 Dampfschiffen und einem Schleppschiffe: 1) Das Dampfboot „Matador“ hat 2 Maschinen von zusammen 60 Pferdekraft, ist im J. 1842 von Marshall in Newcastle erbaut, 90 F. lang, 18 F. 2 Z. breit, 11 F. 4 Z. tief, hat einen Tiefgang von 5 F., wird zum Bugsiren von Schiffen und in der Badezeit zum Schleppen des Schleppschiffes „Borussia“ benutzt, das höchst elegant eingerichtet ist und mindestens einen Tag um den andern hin- und zurückfährt. Man braucht 6 Stunden. 2) Das Dampfschiff „die Oder“ hat zwei Maschinen von zusammen 50 Pferdekraft, ist im J. 1843 von

Marshall in Newcastle erbaut, 86 F. 6 Z. lang, 14 F. 9 Z. breit, 10 F. tief, hat einen Tiefgang von 4 F. 6 Z.; wird nur zum Schleppen von Schiffen benutzt.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Das Dampfschiff „Matador“ mit dem Schlepp-Passagierschiff „Borussia“ fährt in der Badesaison

von Stettin	Montag	2 Uhr Nachm.		
	Mittwoch	12 - Mittags		nach Swinemünde.
	Freitag			
	Sonnabend	2 - Nachm.		
von Swinemünde	Montag	7 Uhr Morg.		
	Dienstag	8 - -		nach Stettin.
	Donnerstag			
	Sonnabend	7 - -		

Preise der Plätze.

1ster Platz auf dem Passagierschiff à Person .	1 Thlr. 15 Sgr.
Domestiken	— - 20 -
2ter Platz auf dem Bugsirboot	1 - — -
3ter - - demselben	— - 15 -
für einen offenen und leichten Wagen	2 - — -
- - halbverdeckten oder Chaisen-Wagen .	4 - — -
- eine Kutsche	5 - — -
- Waaren und Ueberfracht à Ztr. oder 2 Kubikfuss	— - 6 -

Bemerkungen. Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte.

Es ist eine vollständige Restauration an Bord.

Das Dampfschiff „Oder“ und ausser der Badezeit auch der „Matador“ verrichten den Schleppdienst nach dem folgenden Tarif zwischen Stettin und Swinemünde und der dortigen Rhede.

	Schiffe von 100 Last Grösse und darunter pro Normal-Last.	Schiffe von 134 Last Grösse und darüber pro Normal-Last.	Schiffe von 101 bis 133 Last Grösse im Ganzen.
a. Für die Tour von Stettin nach Swinemünde und vice versa	10 Sgr.	$7\frac{1}{2}$ Sgr.	$33\frac{1}{3}$ Thlr.
b. bis durch die Kuhlen und vice versa	5 -	$3\frac{3}{4}$ -	$16\frac{2}{3}$ Thlr.
c. von Swinemünde bis zur ersten Tonne im Haff und vice versa	5 -	$3\frac{3}{4}$ -	
d. von den Kuhlen bis zum Lebbiner Berge und v. v.	5 -	$3\frac{3}{4}$ -	
e. von Swinemünde nach der Rhede und v. v. für Schiffe bis 100 Last pr. Norm.-Last	3 -		

bis 121 Last und darüber pro Normal-Last . $2\frac{1}{2}$ Sgr.
100 bis 120 Last im Ganzen . . . . . 10 Thlr.
Leichterschiffe, wenn auch deren Hauptschiffe von benannten Dampfböten bugsirt sind, bezahlen für die Tour ad 1 pro Last . . . . . $7\frac{1}{2}$ Sgr.
desgleichen ad 2 - . . . . . $3\frac{3}{4}$ -

im entgegengesetzten Fall aber werden sie gleich Seeschiffen bis 100 Last gerechnet.

5. Ueber die Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens

lässt sich aus demselben Grunde, wie bei dem vorstehenden Dampfschifffahrts-Unternehmen nichts angeben.

A. *Der Aktien-Verein zur Dampfschifffahrt zwischen Stettin und Swinemünde.*

1. Geschichte des Unternehmens.

Diese Gesellschaft verdankt dem Umstande ihr Entstehen, dass es dem Kommerzienrath Neumann gelang, nach Auflösung der Stettin-Kopenhagener Dampfschifffahrts-Gesellschaft das derselben gehörige Dampfschiff „Dronning Maria“ für einen sehr mässigen Preis zu erstehen. Mit diesem Schiffe werden nun nach geschehener Reparatur und nachdem es den Namen „Prinz von Preussen“ erhalten, tägliche Hin- und Herfahrten (mit Ausnahme der Sonntage) zwischen Stettin und Swinemünde gemacht. — Die Bestätigung des Statuts ist vom 13. Dez. 1844.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Unter dem Namen „Stettin-Swinemünder Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ vereinigte sich, vorläufig auf die Dauer von 12 Jahren, eine Anzahl von Aktionären, eine Verbindung mittelst eines Dampfschiffes zwischen Stettin und Swinemünde zu errichten, welche theils mit Passagieren und Waaren hin und zurück, vom Frühjahr bis zum Herbst und soweit es die Jahreszeit gestattet, unterhalten, theils auch zum Bugsiren von Schiffen angewendet werden soll. Die Königl. Regierung zu Stettin und das Land- und Stadtgericht, resp. See- und Handels-Gericht daselbst ist daher die unmittelbar vorgesetzte Behörde und resp. der Gerichtsstand der Gesellschaft. 2) Der Fonds der Gesellschaft ist aus 46000 Thaler gebildet, welches durch 460 Aktien, jede zu 100 Thlr., aufgebracht ist. Jeder Aktionär erhält nach dem Betrage seiner Einschüsse und resp. Aktien einen verhältnissmässigen Antheil an dem gesammten be- und unbeweglichen Eigenthum der Gesellschaft. 3) Zu bedeutenden Reparaturen und anderen unvorhergesehenen Ausgaben soll ein Reservefonds gebildet und dazu zwei Proc. der jährlichen Einnahme zurückgelegt werden. Alljährlich muss ultimo Dez. über die gesammte

Einnahme und Ausgabe Rechnung gelegt und dabei von der Einnahme sämmtliche Ausgaben, incl. der während des Jahres erforderlichen Reparaturkosten, der sowohl dem Vorsteher als dem Kommissionär zu Swinemünde bewilligten Entschädigung, so wie dem zum Reserve-Fonds zurückzulegenden Betrage, in Abzug gebracht werden. Der nach dieser Bilanz sich ergebende reine Gewinn wird gleichmässig auf die gesammte Anzahl der Aktien als Dividende vertheilt und erfolgt die Zahlung an den Inhaber des betreffenden Dividenden-Scheins gegen Auslieferung desselben in Stettin, und zwar im Laufe des Monats April jeden Jahres. 4) Jeder Besitzer von auch nur einer Aktie hat eine Stimme, 1—3 Aktien geben eine, 4—6 Aktien zwei, 7 und darüber nur drei Stimmen. Die Stimmenmehrheit entscheidet in allen Fällen, und bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorstehers der Gesellschaft den Ausschlag. 5) Wer in der General-Versammlung nicht erscheint, wird dem Beschluss derselben unterworfen. Jeder der Aktionäre ist verpflichtet, sich durch Vorzeigung seiner Aktie in der General-Versammlung vor beginnender Berathung zu legitimiren. 6) Es wird nur ein Vorsteher der Gesellschaft und ein Stellvertreter desselben, beide jedesmal auf drei Jahre erwählt, beide müssen Aktionäre der Gesellschaft sein und ihren Wohnsitz in Stettin haben oder dort zu nehmen sich verpflichten. Der Vorsteher muss jedoch Inhaber von mindestens vier Aktien sein. 7) Der Vorsteher der Gesellschaft führt sämmtliche Geschäfte des Vereins und vertritt denselben überall nach Maassgabe der Vorschriften des Gesetzes vom 9. November 1843. Nur in Behinderungsfällen des Vorstehers ist dessen Stellvertreter eben so befugt als verpflichtet, denselben in allen Beziehungen zu vertreten. Als Entschädigung für seine Bemühungen erhält der Vorsteher zwei Prozent von der gesammten Brutto-Einnahme ohne Abzug. 8) In Swinemünde ist ein beständiger Kommissionär angenommen und demselben als Entschädigung für seine Bemühungen zwei Prozent von derjenigen Brutto-Einnahme, welche von ihm in Swinemünde bewirkt und nachgewiesen wird, noch ausser der für den Vorsteher sub 7. festgesetzten bewilligt. Es ist lediglich Sache des Vorstehers, denselben zu engagiren. 9) Die gewöhnlichen General-Versammlungen finden alljährlich am 15. März, und falls derselbe auf einen Sonntag trifft, am Tage darauf in Stettin Statt. In denselben ist der Vorsteher verpflichtet, über den Fortgang des Geschäfts Bericht abzustatten und einen klaren, kaufmännischen Abschluss, resp. die Bilanz über das verflossene Jahr, vorzulegen. Sollen ausserdem noch andere Gegenstände zur Berathung kommen, oder ein neuer Vorsteher oder Stellvertreter erwählt werden, so muss solches vorher öffentlich bekannt gemacht werden. 10) Im Uebrigen sollen die Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 (Gesetz-Sammlung pro 1843, No. 2391.) überall auf die Gesellschaft Anwendung finden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Das Dampfschiff „Prinz von Preussen“ ist in Schweden erbaut und hat im Jahre 1844 in Newcastle zwei Maschinen von zusammen 70 Pferdekraft erhalten; es ist 94 F. lang, 17 F. breit, 10 F. tief, und hat einen Tiefgang von 8 Fuss.

Dauer der Fahrt $4\frac{1}{2}$ bis 5 Stunden.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Das im Vorstehenden angeführte Dampfschiff fährt in der Badesaison von Stettin täglich (mit Ausnahme der Sonntage) 2 Uhr Mittags, von Swinemünde täglich (mit Ausnahme der Sonntage) 7 Uhr Morgens ab.

Preise der Plätze:

1ster Platz à Person	1	Thlr.	15 Sgr.
Domestiken	—	-	20 -
für einen offenen leichten Wagen	2	-	— -
- - halbverdeckten oder Chaisen-Wagen	4	-	— -
- eine Kutsche	5	-	— -
- Waaren und Ueberfracht à Ztr. oder 2 Kubikfuss	—	-	6 -

Bemerkungen. Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte.

Es ist eine vollständige Restauration an Bord.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens.

Da hierüber nichts veröffentlicht wird, so vermögen wir auch darüber nichts anzuführen.

5. Ausser diesen Dampfschifffahrts-Gesellschaften sind folgende Dampfschiffe auf der Oder unterhalb Stettin beschäftigt:

1) Das Dampfschiff „Stettin“, den Maschinenbauern Seydell & von Würden gehörig. Es wurde im Jahre 1841 in Stettin erbaut und im Jahre 1844 gänzlich umgeändert; es ist 87 F. lang, 17 F. breit, 10 F. 4 Z. tief und hat einen Tiefgang von 5 F. Die Maschine von 60 Pferdekraft ist von den Eigenern gefertigt. Das Schiff wird zum Schleppen benutzt und begründet seine Bugsirfahrten auf dem unter „Stettiner Dampf-Bugsirboot-Rhederei“ mitgetheilten Tarif.

2) Das Dampfschiff „Wollin“, im Besitze des Kaufmanns Poll, wird theils zum Bugsiren, theils zu regelmässigen Fahrten zwischen Stettin und Wollin (wozu es $3\frac{1}{2}$ bis 4 Stunden gebraucht), benutzt. Es ist im Jahre 1842 von Marshall in Newcastle erbaut, hat 30 Pferdekraft, einen Tiefgang von 3 F. 8 Zoll; ist 82 F. lang, 13 F. breit und 9 F. tief.

3) Das Dampfschiff „Cammin“ gehört einem in Cammin zusammengetretenen Aktien-Vereine und ist nicht allein zu regelmässigen Fahrten zwischen Stettin und Cammin via Wollin (wozu es im Ganzen 6½ bis 7 Stunden Zeit gebraucht) bestimmt, sondern macht auch an den Sonntagen Spazierfahrten auf dem Revier. Es wurde 1842 und 1843 in Stettin erbaut und von Seydell & von Würden mit einer Maschine von 50 Pferdekraft versehen; die Länge beträgt 120, die Breite 16, die Tiefe 9, der Tiefgang 3½ F.

An Fahrten macht dasselbe von der Eröffnung der Schifffahrt bis zum 1. Juni: um 9 Uhr Abfahrt von beiden Endpunkten; im Juni, Juli und August aber

von Stettin Montag, Donnerstag } 11½ Uhr Mittags.
von Cammin Dienstag, Freitag } 7 Uhr früh.

Nach dem 1. Sept.

von Stettin an den obigen Tagen 9 Uhr Morgens.
- Cammin - - - - 9 - -

Preise der Plätze:

zwischen Stettin u. Cammin 1ster Platz à Pers. 1 Thlr. — Sgr.
- - - - 2ter - à - — - 20 -
- - - Wollin 1ster - à - — - 25 -
- - - - 2ter - à - — - 15 -

Bemerkungen. Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte.

Es befindet sich eine vollständige Restauration an Bord.

4) Das Dampfschiff (ohne Namen) und 5) das Dampfschiff „Regenbogen“; beide Schiffe befinden sich im Besitze der Königl. Regierung und sind auf den Revieren mit dem Schleppen der Königl. Modderprahme beschäftigt. Ausserdem fährt noch:

6) das Dampfschiff „Najade“, in Schweden erbaut und mit einer Maschine von 10 Pferdekraft versehen, zwischen Stettin, Frauendorff und Gotzlow.

7) Zwischen Stettin und Stralsund geht das gekupferte Dampfschiff „Stralsund“ mit zwei trennbaren Maschinen von 55 Pferdekraft in etwa 15 Stunden. Es nimmt Passagiere für und von Glewitz (für Putbus und ganz Rügen), Wolgast, Pinnower Fähre und West-Klühn für Usedom mit. Näheres ist bei den HH. H. Rohden in Stettin, Moritz Erich in Usedom, W. Alois Wittwe in Wolgast, Lejeune in Putbus, Franz Böttcher in Stralsund und auf den Fährstellen zu erfahren. — Ein Platz auf dem Dampfschiff kostet 3 Thlr., auf dem Bugsirschiff 2 Thlr. 20 Sgr.

8) In Gemässheit einer Uebereinkunft mit der königl. dänischen Ober-Post-Behörde ist mit Beginn der Schifffahrt im J. 1844 eine regelmässige Post-Dampfschiffs-Verbindung zwischen Stettin und Kopenhagen eröffnet worden. Im J. 1844 machte das zur Beförderung von Passagieren, Wagen, Pferden und Gütern dienende Dampfschiff in den Monaten April, Septem-

ber und Oktober wöchentlich einmal, in den Monaten Mai, Juni, Juli und August wöchentlich aber zweimal die Fahrten. Aus Stettin wurde es nach Ankunft des ersten Berliner Eisenbahnzuges abgefertigt, und erhielten daher die Reisenden ununterbrochene Beförderung und konnten die Tour von einem Tage am Morgen bis zum andern Tage gegen Mittag zurücklegen.

In welcher Weise die Fahrten im J. 1845 gemacht werden, ist so eben vom Königl. General-Postamte bekannt gemacht worden.

„Die diesjährige Postverbindung mit Schweden durch Dampfschiffe zwischen Stralsund und Ystadt beginnt am Donnerstage, den 1. Mai, an welchem Tage das Dampfschiff zum erstenmale von Stralsund nach Ystadt abgehen wird. Von diesem Tage ab bis einschliesslich Montag den 27. Okt. wird regelmässig jeden Sonntag und Donnerstag Mittags ein Dampfschiff von Stralsund nach Ystadt und jeden Montag und Freitag Abends ein solches von Ystadt nach Stralsund abgehen. Die zwischen Stralsund nnd Passow bestehende Schnellpost (welche sich in letzterem Orte an die Eisenbahnzüge nach und von Berlin anschliesst) steht mit den Dampfschiff-Fahrten nach und von Stralsund in genauem Zusammenhange. Ferner wird im Zeitraume vom 3. Mai bis einschliesslich den 3. Okt. d. J. eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen Ystadt und Stettin, im genauen Zusammenhange mit den zwischen Stockholm und Travemünde fahrenden Dampfschiffen, in der Art bestehen, dass an jedem Sonnabend, nach Ankunft des Dampfschiffes aus Stockholm, ein Dampfschiff aus Ystadt nach Stettin und an jedem Donnerstage Nachmittags ein solches von Stettin nach Ystadt, zum Anschlusse an das Dampfschiff nach Stockholm, abgefertigt wird."

Das Passagiergeld beträgt:

Zwischen Stettin und Kopenhagen:

für den ersten Platz . . .	10 Thlr.	
- - zweiten - . . .	6	-
und - - Verdeckplatz . . .	4	-

Zwischen Swinemünde und Kopenhagen:

für den ersten Platz . . .	8 Thlr.	— Sgr.
- - zweiten - . . .	4	- 20 -
und - - Verdeckplatz . . .	2	- 10 -

Zwischen Stettin und Swinemünde:

für den ersten Platz . . .	2 Thlr.	— Sgr.
- - zweiten - . . .	1	- 10 -
und - - Verdeckplatz . . .	—	- 20 -

Jeder Reisende hat 100 Pfd. Gepäck frei. Kinder zahlen die Hälfte und haben 50 Pfd. Gepäck frei.

Familien, die auf einen und denselben Pass reisen, geniessen eine Moderation in der Art, dass für 3 Personen nur die $2\frac{1}{2}$fache, für 4 Personen nur die 3fache und für jede Person darüber nur die halbe Taxe bezahlt wird.

Domestiken, in Begleitung ihrer Herrschaft, zahlen nur die Taxe für einen Platz auf dem Verdeck.

Für die alleinige Benutzung einer der beiden Separat-Kajüten muss besonders bezahlt werden.

Die Taxe für Wagen und Pferde beträgt für die Tour zwischen Stettin und Kopenhagen:

für einen offenen leichten Wagen 10 Thlr.
- eine Chaise . . . . . 12 -
- eine Kutsche . . . . . 15 -
- ein Pferd . . . . . 12 -

Für die beiden anderen Touren wird nach Verhältniss bezahlt.

Für Kontanten und Frachtgüter ist ein billiger Tarif, nach Maassgabe der Gattung der Sendungen, festgesetzt worden.

9) Zwischen Kronstadt, Travemünde und Swinemünde fuhren zuerst im J. 1844 die Dampfschiffe „Nicolai I.“, „Alexander“ und „Naslednik“, und zwar zwischen Kronstadt und Swinemünde abwechselnd einen Sonnabend um den andern. Die Abgangstage für das Jahr 1845 sind noch nicht bestimmt worden.

Laut Staatsvertrages zwischen der Russischen und Preussischen Regierung vom $\frac{19.\ \text{Juni}}{1.\ \text{Juli}}$ 1843 soll mit dem Beginne des Frühjahres 1847 (Stettiner öffentlichen Nachrichten zufolge jedoch schon im Frühjahre 1845, Näheres ist darüber noch nicht bekannt) zwischen Stettin und Petersburg, für Staatsrechnung, eine regelmässige Dampfschiffs-Verbindung eintreten. Dieselbe soll wöchentlich sein, so dass an einem, wie am anderen Orte, in jeder Woche ein Dampfschiff ankommt, ein anderes abgeht. Es sind zu dem Behufe zwei grosse, elegant und zweckmässig eingerichtete eiserne Dampfschiffe, das eine für preussische, das andere für russische Rechnung in England bestellt worden, welche, wie man vernimmt, auch bereits so weit vollendet sind, dass sie ihren Dienst rechtzeitig werden antreten können. Der Tarif dieser Schiffe, sowohl für Passagiere als für Güter wird mässig gestellt sein, auch werden für Passagiere diese Staats-Dampfschiffe noch die besondere Annehmlichkeit darbieten, dass ihre Effekten gleich am Bord von einem mitreisenden russischen oder preussischen Steuerbeamten untersucht werden, in Folge dessen der sonst unvermeidliche Aufenthalt, welcher durch Untersuchung der Effekten von Seiten der Steuerbehörde am Ankunftsorte entsteht, ganz vermieden wird. Dass die Dampfschiffs-Verbindung, vermöge deren man von Kronstadt (dem Hafen von St. Petersburg) bis Stettin in etwa 70, bis Berlin in etwa 74 bis 75 Stunden gelangen kann, grossen Werth haben wird und vielfachen Nutzen verspricht, bedarf nicht erst der Erwähnung.

11) Das der Rigaer Kaufmannschaft gehörende Dampfschiff „Düna“ mit Maschinen von 80 Pferdekraft und aufs bequemste für Passagiere eingerichtet, wird im J. 1845, wie folgt, abgehen:

von Riga nach dem alten und neuen Stil.	von Swinemünde nach Lübeck.	von Swinemünde nach Riga. nach dem neuen Stil.	von Lübeck
den 9./21. Mai,	den 23. Mai,	den 29. Mai,	den 28. Mai,
- 23. Mai/4. Juni,	- 6. Juni,	- 12. Juni,	- 11. Juni,
- 6./18. Juni,	- 20. Juni,	- 26. Juni,	- 25. Juni,
- 20. Juni/2. Juli,	- 4. Juli,	- 10. Juli,	- 9. Juli,
- 4./16. Juli,	- 18. Juli,	- 24. Juli,	- 23. Juli,
- 18./30. Juli,	- 1. August,	- 7. August,	- 6. August,
- 1./13. August,	- 15. August,	- 21. August,	- 20. August,
- 15./27. August,	- 29. August,	- 4. September,	- 3. September,
- 29. August/10. September,	- 12. September,	- 18. September,	- 17. September,
- 12./24. September,	- 26. September,	- 2. Oktober,	- 1. Oktober.

Die Preise der Plätze für jede Fahrt sind:	Zwischen Riga und Swinemünde.		Zwischen Riga und Lübeck.		Swinemünde und Lübeck.	
	In Riga.	In Swinemünde.	In Riga.	In Lübeck.	In Swinemünde.	In Lübeck.
	Silbr. Rbl.	Thlr. Pr. Crt.	Silbr. Rbl.	Crt. Mk.	Thlr. Pr. Crt.	Crt. Mk.
Für eine Familien-Kajüte von 4 Personen	105	115	115	310	—	—
Für eine Familien-Kajüte von 2 Personen	55	60	60	160	—	—
Für einen Platz in der ersten und Damen-Kajüte	27	30	30	80	10	25
Für einen Platz in der zweiten Kajüte	14	15	15	40	6	15

Kinder unter 10 Jahren zahlen zwischen Riga und Lübeck, so wie zwischen Riga und Swinemünde, nur die Hälfte des genannten Passage-Geldes. Für die Beköstigung und Aufwartung der Reisenden ist durch eine Restauration gesorgt, die Alles zu festgesetzten billigen Preisen liefert.

Jeder Passagier der ersten Kajüte kann unentgeltlich 100 Pfd., der zweiten aber nur 50 Pfd. an Gepäck mit sich führen und muss solches mit deren Namen deutlich bezeichnet sein.

Die zum Dampfboot gehörigen Leute sind verpflichtet, hülfreiche Hand bei Annahme und Abgabe des Gepäcks zu leisten, doch können dieselben, indem sie mit der Erfüllung ihrer Pflichten beschäftigt sind, nicht zur Verantwortlichkeit gezogen werden, und ist mithin ein jeder Passagier verbunden, eine eigene Aufsicht für die Erhaltung seines Gepäcks zu führen. Die resp. Reisenden haben ihre visirten Pässe im Büreau der Agenten spätestens am Tage vor dem Abgange des Dampfschiffes einzureichen.

Die Fracht ist:

Für einen Wagen nach oder von Lübeck oder Swinemünde . . .	Silb. Rbl. 30.
Für einen Hund	- 6.
Für schwere Güter	70 C. Silb. pr. 100 Pfd. russisch.
Für leichte Güter	50 C. Silb. pr. Kubikfuss.

Kein einzelnes Packet wird unter 2 Rbl. Silb. oder 6 C. Mk. befördert, und dürfen die Kolli der zu versendenden Waaren nur von einer bestimmten Grösse sein.

Für Gold und Staatspapiere	$\frac{1}{4}$ pr. Ct.
- Silber	$\frac{3}{4}$ pr. Ct.

Alles mit 10 Proc. Kaplaken.

Konnossemente an Ordre werden nicht gezeichnet.

Nähere Auskunft ertheilen die Herren
Helmsing und Grimm in Riga,
J. T. Hemptenmacher in Stettin,
J. G. Nolting & Cordes in Lübeck.

Die wichtigsten Stationen auf deutschem Boden, welche von den vorbezeichneten Dampfschiffen berührt werden, sind:

a. Stettin, z. v. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

b. Grabow, 2100 Einw., am linken Oderufer anmuthig belegen, mit geschmackvollen Landhäusern und Gärten; fast im Zusammenhange mit Stettin; Schiffbauerei, Eisengiesserei; in der Nähe eine Walz-Mahlmühle.

c. Frauendorf, links an der Oder, 800 Einw., Schlemmkreidefabrik; Vergnügensort für Stettin. In der Nähe der Juloberg mit schöner Fernsicht und geschmackvollen Anlagen. — Erweiterung der Oder zum Haff, aus welchem sie sich in 3 Mündungen (Peene, Swine, Diwenow) in die

Ostsee ergiesst, die Inseln Wollin und Usedom bildend. Auf letzterer liegt

d. Swinemünde am Oderarme Swine mit 17—19 F. Wassertiefe, 4200 Ew.; Seebad (700 bis 800 Gäste); Lootsenzunft, Leuchtthurm; vortrefflicher künstlicher Hafendamm. — Gasth. von Olthoff, Kronprinz.

e. Stralsund an der Ostsee, vom Meere umgeben und nur durch Brücken mit dem Lande verbunden, Festung; 16000 Ew.; Fabriken in Wolle, Zucker, Spielkarten; im J. 1844 eingelaufen 239 Schiffe (wovon 132 beladen) mit 15086 Normallast, worauf eingeführt Eisen und Eisenwaaren, Kohlen, Salz, Kolonialwaaren, Holz, Hanf, Segeltuch, Theer, Pech, Leinsamen u. s. w.; ausgegangen 261 Schiffe (wovon 182 beladen) mit 17862 Normallast, welche seewärts ausführten: 288000 Schffl. Weizen, 199000 Schffl. Gerste, 107000 Schffl. Hafer, 13000 Schffl. Roggen, 17000 Schffl. Malz, 32000 Schffl. Samen, zusammen 8755 Last; ausserdem küstenwärts 1085 Last verschiedener Getreide, Wolle, Zucker, Heringe u. s. w. — Sehenswerth: Rathhaus, Nicolaikirche, Marienkirche, Wasserkunst, Schills Denkmal. Gasth. Hôtel de Brandebourg.

f. Rügen, die grösste Insel Deutschlands, 28 M. im Umfange, ist nur durch eine schmale Meerenge von Pommern getrennt. Seebad Putbus mit schönem Schloss des Fürsten gl. N. und sehr geschmackvollen Parkanlagen; Salon mit Table d'hôte; Theater. Gasth. Logierhaus, Bellevue. Ausflüge: nach dem Jagdhause $1\frac{1}{2}$ M. mit schöner Fernsicht; Sagard mit Hünengräbern, Herthasee; Stubbenkammer, 490 F. hoher Kreidefelsen: Herthaburg; Landsitz Spieker; Arkona, der nördlichste Punkt Deutschlands, 173 F. über der Ostsee, Leuchtthurm; Aussicht bis zur dänischen Insel Möen. Bergen, Hauptstadt der Insel, 3000 Ew.; daneben der Hügel Rugard mit Burgruine und ausgedehnter Fernsicht. Gasth. Goldner Adler.

II. Dampfschifffahrt auf der Elbe.

A. Dampfschifffahrt zwischen Prag und Dresden.

Im Jahre 1838 erhielt das Prager Handlungshaus Moritz Sokkauer und Sohn ein Privilegium, um Dampfschiffe erbauen und dadurch eine Verbindung zwischen Prag und Dresden unterhalten zu dürfen. Einige Jahre darauf begannen die Fahrten mit einem zu diesem Zwecke, nach den Verhältnissen des Moldau- und Elbebettes, eingerichteten Schiffe „Bohemia“ und werden seit dieser Zeit mit demselben bis jetzt fortgesetzt.

Kinder unter 10 Jahren zahlen zwischen Riga und Lübeck, so wie zwischen Riga und Swinemünde, nur die Hälfte des genannten Passage-Geldes. Für die Beköstigung und Aufwartung der Reisenden ist durch eine Restauration gesorgt, die Alles zu festgesetzten billigen Preisen liefert.

Jeder Passagier der ersten Kajüte kann unentgeltlich 100 Pfd., der zweiten aber nur 50 Pfd. an Gepäck mit sich führen und muss solches mit deren Namen deutlich bezeichnet sein.

Die zum Dampfboot gehörigen Leute sind verpflichtet, hülfreiche Hand bei Annahme und Abgabe des Gepäcks zu leisten, doch können dieselben, indem sie mit der Erfüllung ihrer Pflichten beschäftigt sind, nicht zur Verantwortlichkeit gezogen werden, und ist mithin ein jeder Passagier verbunden, eine eigene Aufsicht für die Erhaltung seines Gepäcks zu führen. Die resp. Reisenden haben ihre visirten Pässe im Büreau der Agenten spätestens am Tage vor dem Abgange des Dampfschiffes einzureichen.

Die Fracht ist:

Für einen Wagen nach oder von
Lübeck oder Swinemünde . . . Silb. Rbl. 30.
Für einen Hund . . . . . - 6.
Für schwere Güter . . . . . 70 C. Silb. pr. 100 Pfd. russisch.
Für leichte Güter . . . . . 50 C. Silb. pr. Kubikfuss.

Kein einzelnes Packet wird unter 2 Rbl. Silb. oder 6 C. Mk. befördert, und dürfen die Kolli der zu versendenden Waaren nur von einer bestimmten Grösse sein.

Für Gold und Staatspapiere . . . . $\frac{1}{8}$ pr. Ct.
- Silber . . . . . $\frac{3}{16}$ pr. Ct.

Alles mit 10 Proc. Kaplaken.

Konnossemente an Ordre werden nicht gezeichnet.

Nähere Auskunft ertheilen die Herren
Helmsing und Grimm in Riga,
J. T. Hemptenmacher in Stettin,
J. G. Nolting & Cordes in Lübeck.

Die wichtigsten Stationen auf deutschem Boden, welche von den vorbezeichneten Dampfschiffen berührt werden, sind:

a. Stettin, z. v. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

b. Grabow, 2100 Einw., am linken Oderufer anmuthig belegen, mit geschmackvollen Landhäusern und Gärten; fast im Zusammenhange mit Stettin; Schiffbauerei, Eisengiesserei; in der Nähe eine Walz-Mahlmühle.

c. Frauendorf, links an der Oder, 800 Einw., Schlemmkreidefabrik; Vergnügensort für Stettin. In der Nähe der Juloberg mit schöner Fernsicht und geschmackvollen Anlagen. — Erweiterung der Oder zum Haff, aus welchem sie sich in 3 Mündungen (Peene, Swine, Diwenow) in die

Ostsee ergiesst, die Inseln Wollin und Usedom bildend. Auf letzterer liegt

d. Swinemünde am Oderarme Swine mit 17—19 F. Wassertiefe, 4200 Ew.; Seebad (700 bis 800 Gäste); Lootseuzunft, Leuchtthurm; vortrefflicher künstlicher Hafendamm. — Gasth. von Olthoff, Kronprinz.

e. Stralsund an der Ostsee, vom Meere umgeben und nur durch Brücken mit dem Lande verbunden, Festung; 16000 Ew.; Fabriken in Wolle, Zucker, Spielkarten; im J. 1844 eingelaufen 239 Schiffe (wovon 132 beladen) mit 15086 Normallast, worauf eingeführt Eisen und Eisenwaaren, Kohlen, Salz, Kolonialwaaren, Holz, Hanf, Segeltuch, Theer, Pech, Leinsamen u. s. w.; ausgegangen 261 Schiffe (wovon 182 beladen) mit 17862 Normallast, welche seewärts ausführten: 288000 Schffl. Weizen, 199000 Schffl. Gerste, 107000 Schffl. Hafer, 13000 Schffl. Roggen, 17000 Schffl. Malz, 32000 Schffl. Samen, zusammen 8735 Last; ausserdem küstenwärts 1085 Last verschiedener Getreide, Wolle, Zucker, Heringe u. s. w. — Schenswerth: Rathhaus, Nicolaikirche, Marienkirche, Wasserkunst, Schills Denkmal. Gasth. Hôtel de Brandebourg.

f. Rügen, die grösste Insel Deutschlands, 28 M. im Umfange, ist nur durch eine schmale Meerenge von Pommern getrennt. Seebad Putbus mit schönem Schloss des Fürsten gl. N. und sehr geschmackvollen Parkanlagen; Salon mit Table d'hôte; Theater. Gasth. Logierhaus, Bellevue. Ausflüge: nach dem Jagdhause 1½ M. mit schöner Fernsicht; Sagard mit Hünengräbern, Herthasee; Stubbenkammer, 490 F. hoher Kreidefelsen: Herthaburg; Landsitz Spieker; Arkona, der nördlichste Punkt Deutschlands, 173 F. über der Ostsee, Leuchtthurm; Aussicht bis zur dänischen Insel Möen. Bergen, Hauptstadt der Insel, 3000 Ew.; daneben der Hügel Rugard mit Burgruine und ausgedehnter Fernsicht. Gasth. Goldner Adler.

II. Dampfschifffahrt auf der Elbe.

A. Dampfschifffahrt zwischen Prag und Dresden.

Im Jahre 1838 erhielt das Prager Handlungshaus Moritz Sokkauer und Sohn ein Privilegium, um Dampfschiffe erbauen und dadurch eine Verbindung zwischen Prag und Dresden unterhalten zu dürfen. Einige Jahre darauf begannen die Fahrten mit einem zu diesem Zwecke, nach den Verhältnissen des Moldau- und Elbebettes, eingerichteten Schiffe „Bohemia“ und werden seit dieser Zeit mit demselben bis jetzt fortgesetzt.

Das Dampfboot fährt alle 3 Tage von Obristwy oder von Melnik nach Raudnitz, Leitmeritz, Aussig, Tetschen und Dresden und steht mit Stellwagen in Verbindung, welche aus Prag um 4 U. Mrgs. nach dem 5 Stunden entfernten Melnik abgehen. Gleich nach ihrer Ankunft setzt das Boot sich in Bewegung und tritff Abends 7 Uhr in Dresden ein.

Auf der Rückfahrt, am folgenden Tage, lichtet das Boot Mrgs. 6 Uhr zu Dresden die Anker, kommt in der Nacht zu Melnik an, von wo sogleich wieder Stellwagen abgehen, welche Prag am folgenden Morgen gegen 7 Uhr erreichen.

Fahrpreise sind:

Von Dresden nach Tetschen			1 Thlr.	
- - - Aussig	1ste Kajüte		1 -	25½ Sgr.
	2te -		1 -	15½ -
- - - Prag	1ste -		4 -	25 -
	2te -		3 -	15 -

Nähere Auskunft, so wie Fahrbillets, ertheilt, in Dresden Ludwig Schmidt & Comp., in Prag das Büreau zu den Drei Karpfen. Das Unternehmen hat namentlich mit dem in den Sommermonaten sehr häufig eintretenden niedrigen Wasserstande der Elbe zu kämpfen.

Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Haupt-Stationen, Gasthöfe:

a. Prag, z. v. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.
b. Melnik, dem Einflusse der Moldau in die Elbe gegenüber, mit berühmtem Rothwein; lebhafter Fluss- und Durchgangs-Handel; Lobkowitzsches Schloss.
c. Leitmeritz, dem Einflusse der Eger in die Elbe gegenüber; bedeutende Glasschleifereien; bischöfliches Schloss.
d. Aussig, am Einflusse der Bila in die Elbe, mit dem gegenüber liegenden alten Schloss Schreckenstein einen Engpass bildend; nach Teplitz sind 2 M. Entfernung; Gasth. Krone, Engel.
e. Tetschen, am Abhange eines Felskegels über der Elbe malerisch belegen, auf dessen Spitze das sehenswerthe Schloss des Grafen Thun sich erhebt; gegenüber das Josephinenbad. Gasth. Badhaus, Krone.
f. Hirniskretschen s. unter *B.*

B. Königlich Sächsische privilegirte Dampfschifffahrt.

1. Geschichte des Unternehmens.

Im Jahre 1836 trat eine Gesellschaft mit einem Kapital von 150000 Thlr. zusammen, um mittelst Dampfschiffen die Elbe zu befahren. Im Aug. 1837 konnte das erste Schiff „Königin Marie“ in Dienst treten, welchem bald darauf die Dampfschiffe „Prinz Al-

bert“ und „die Stadt Dresden“ folgten. In alle 3 Schiffe wurden Maschinen von H. Egels in Berlin eingesetzt, welche wegen ihrer Schwere die Schiffe 36 Z. tief gehen liessen. Im Okt. 1840 wurde das Dampfschiff „Prinz Albert“ mit einem englischen Maschinenpaare versehen, und da sich hierdurch ein Tiefgang von 22 Z. herausstellte, so bekam im Juni 1841 die „Königin Marie“ eine gleiche Maschine. Das Schiff „Stadt Dresden“ wurde dagegen mit einem Verluste von etwa 20000 Thlr. an die Magdeburg-Hamburger Gesellschaft verkauft, weil es zum Dienste auf der obern Elbe nicht tauglich war. Seit dieser Zeit wurde der Dienst grösstentheils mit einem günstigen Resultate betrieben.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Zur Begründung einer regelmässigen Dampfschifffahrt von Sachsen aus nach den sowohl ober- als unterhalb gelegenen Elbstaaten ist eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Sächsische Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ zusammengetreten. 2) Der Fonds der Gesellschaft besteht in 150000 Thlr., welche durch 1500 Aktien à 100 Thlr. gedeckt sind. (Bis jetzt sind 85 Proc. pro Aktie, also überhaupt 127500 Thlr. eingezahlt worden.) Die Aktien lauten auf den Inhaber; sie können daher ohne Formalität beliebig auf einen Dritten übertragen werden, und es wird der jedesmalige körperliche Inhaber, ohne Rücksicht auf den Besitztitel, als Aktionär betrachtet. Er hat als solcher, nach Verhältniss der geleisteten Einschüsse, gleichen Antheil am gesammten Eigenthum, Gewinne und Verlust der Gesellschaft, ist jedoch nur bis zum Nennwerth der Aktien zu Bezahlung der Schulden des Vereins verbindlich. 3) Der reine Ertrag der Unternehmung wird unter die Aktionäre nach Höhe der auf den Aktien oder beziehentlich Interimsscheinen notirten Beträge der Einzahlung vertheilt und zwar 4 Proc. als Entschädigung für die Zinsen des eingezahlten Kapitals unter dem Namen Zinsen, der übrige unter dem Namen Dividende. Von dem nicht unter dem Namen Zinsen zur Vertheilung gelangenden Reinertrage der Unternehmung werden zuvörderst 10 Proc. jährlich wegen des Gebrauchs der Maschinen, Fahrzeuge und Utensilien, so wie die der Direktion zukommende Vergütung abgeschrieben, der übrige Theil des Gewinnes aber unter die sämmtlichen Aktieninhaber nach Höhe der Einzahlung vertheilt. Die Erhebung der Zinsen und ausfallenden Dividenden erfolgt lediglich an den Vorzeiger der Zinsen- und Dividendenscheine, welche jedesmal auf 6 Jahre ausgegeben werden, gegen deren Rückgabe in Dresden. 4) Die Generalversammlungen finden in Dresden Statt und sind jährlich spätestens zwei Monate nach Ablauf des Rechnungsjahres auszuschreiben. An den Generalversammlungen ist jeder Theilnehmer einer oder mehrerer Aktien Theil zu nehmen berechtigt, und hat dabei Stimmrecht dergestalt, dass der Besitz von einer Aktie eine Stimme, dagegen der Besitz von 2—5

Aktien 2 Stimmen, für jede weitere 5 Aktien 1 Stimme gewährt. 5) Der Ausschuss der Gesellschaft, welcher aus fünf Mitgliedern und fünf Stellvertretern besteht, hat in allen, der Generalversammlung nicht ausdrücklich vorbehaltenen Angelegenheiten die Gesellschaft in ihren Verhältnissen zum Direktorium zu vertreten. Jedes Jahr scheidet ein Ausschussmitglied und dessen Stellvertreter aus, und werden deren Stellen in der Gene alversammlung wieder besetzt, wobei die Abgehenden wieder wählbar sind. Jedem Ausschussmitgliede und Stellvertreter steht frei, seine Funktion, nach vorhergegangener zweimonatlicher Kündigung, niederzulegen, und wird dann dessen Stelle, so wie eine durch den Tod oder sonst entstehende Vakanz, bis zur nächsten Generalversammlung durch Einrücken eines Stellvertreters ausgefüllt. 6) Jedes Mitglied des Ausschusses und jeder Stellvertreter hat auf die Dauer seiner Funktion zwei Interimsscheine oder Aktien, jedoch ohne Koupons und Dividendenscheine bei der Gesellschafts-Hauptkasse zu deponiren, und kann darüber, ohne seine Qualifikation zum Ausschussmitgliede zu verlieren, während der Dauer der Geschäftsübernahme nicht verfügen. Der Ausschuss wählt einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter desselben, und hat die Wahl dem Direktorium anzuzeigen. 7) Das Direktorium besteht aus einem permanenten und zwei berathenden Direktoren, so wie einem Stellvertreter derselben. Der permanente Direktor wird von dem Ausschusse gewählt, jedoch kann dessen Anstellung auf Lebenszeit, wobei jedoch allemal die früher erfolgende Auflösung der Gesellschaft als Beendigungsursache ausgenommen bleibt, durch den Ausschuss allein nicht erfolgen, sondern bedarf eine solche der Genehmigung der Generalversammlung. Die beiden berathenden Direktoren und der Stellvertreter werden durch die Generalversammlung gewählt, und steht dem Ausschusse nur das Recht zu, zu jeder Stelle drei Personen vorzuschlagen, ohne dass jedoch die Generalversammlung bei der Wahl an die Vorgeschlagenen gebunden ist. 8) Die Dauer der Funktion des permanenten Direktors richtet sich nach dem vom Ausschusse mit ihm abgeschlossenen Kontrakte. Von den beiden berathenden Direktoren tritt nach Ablauf zweier Jahre der eine aus, und wird die Ordnung des Austritts zuerst durch das Loos, später durch die Reihefolge des Eintritts in das Direktorium bestimmt. Der Stellvertreter scheidet ebenfalls nach zwei Jahren aus. Die Abgehenden sind sofort wieder wählbar. Wenn ein Mitglied des Direktoriums freiwillig ausscheiden will, so ist solches verpflichtet, hiervon drei Monate vorher dem Ausschusse Anzeige zu machen, welcher sodann auf Zusammenberufung einer Generalversammlung, zum Behuf der Veranstaltung einer neuen Wahl, anzutragen hat. 9) Dem permanenten Direktor wird ein festes, vom Ausschuss zu bestimmendes Honorar verwilligt. Jeder der beiden berathenden Direktoren erhält als Vergütung für seine Be-

mühungen Ein Prozent von dem nach Abzug der Zinsen verbleibenden jährlichen Gewinne der Gesellschaft. So lange diese Tantième die Höhe von Einhundert Thalern für jeden der beiden berathenden Direktoren nicht erreicht, wird ihm eine Remuneration von dieser Höhe aus der Gesellschaftskasse garantirt. Diese Remuneration vermindert sich jedes Mal um den Betrag der Prozente des Reingewinns, und kommt ganz in Wegfall, sobald diese Prozente die Summe von 100 Thlrn. für jeden der berathenden Direktoren erreichen. 10) Zur Prüfung der Jahresrechnungen ernennt die Generalversammlung 4 Rechnungs-Examinatoren aus der Aktien-Gesellschaft und eben so viel Stellvertreter, welche mit der kaufmännischen Buchführung und Rechnungsmethode bekannt und vertraut sind. Direktoren und im Dienst der Gesellschaft stehende Aktionäre können zu Examinatoren nicht gewählt werden. 11) Die Auflösung der Gesellschaft kann, ausser dem Falle einer nothwendigen Liquidation, auch durch einen verfassungsmässigen Beschluss der Generalversammlung erfolgen. In diesen Fällen wird nach vorgängiger, vom Direktorium zu erlassenden Bekanntmachung das Eigenthum des Vereins gehörig konstatirt, so weit möglich, veräussert und der nach Berichtigung sämmtlicher Passiven verbleibende Baarbestand unter alle Aktieninhaber pro rata vertheilt. Doch darf die Vertheilung jedenfalls nicht früher erfolgen, als nach Ablauf einer von der dritten Insertion der Bekanntmachung an laufenden sechsmonatlichen Frist. Die Zinsenzahlung hört mit der Zeit auf, wo die Auflösung beschlossen worden ist. Die abzulegende Schlussberechnung wird von einer zu convocirenden Generalversammlung geprüft und beim Richtigbefinden die Liberirung des Direktoriums und der sonstigen Interessenten ausgesprochen.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die beiden vorhandenen Schiffe sind von Eisen, jedes derselben hat eine Länge von etwa 70 Ellen und eine Breite von 7 Ellen. Die Maschinen der Schiffe haben 32 Pferdekraft und das Schiff geht beladen mit Wasserfüllung und 30 Tonnen Kohlen 24 Zoll tief. Die Herstellungskosten des Dampfschiffes „Königin Maria“ mit der englischen Maschine und der des H. Egels in Berlin belaufen sich auf 44000 Thlr., die des Dampfschiffes „Prinz Albert“ auf 36000 Thlr.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Mit dem 1. Mai beginnen die regelmässigen Fahrten nach der Sächsischen Schweiz bis Schandau. Die täglichen Fahrten nach Tetschen werden mit dem 12. Mai eröffnet, und ist hierbei die Einrichtung getroffen, dass nach Ankunft der Schiffe die Passagiere durch Stellwagen sofort nach Töplitz weiter reisen

können. Es werden von dieser Zeit an täglich durch ein Dampfschiff Passagiere von Dresden nach Pillnitz, Pirna, Stadt Wehlen-Rathen, Königstein, Schandau, Hirniskretschen, Niedergrund, Tetschen und von da mit Stellwagen bis Töplitz, so wie von dort zurück befördert, wie folgt:

Stromaufwärts.

Abfahrt von Dresden früh 6 Uhr in den Monaten Mai, Juni, Juli, Aug. und Sept.; im Okt. 6½ Uhr, welche spätere Abfahrtszeit auch auf die Zwischenstationen zu berechnen ist.

Ankunft in Pillnitz 7½ Uhr Mrgs.; in Pirna 8½ Uhr Mrgs.; in Stadt Wehlen-Rathen 9½ Uhr Mrgs.; in Königstein 10½ Uhr Vorm.; in Schandau 11½ Uhr Vorm.; in Hirniskretschen 12½ Mitt.; in Niedergrund 1 Uhr Mitt.; in Tetschen 2—2½ Uhr Nachm.; in Töplitz durch Stellwagen Abds. gegen 7 Uhr.

Stromabwärts.

Abfahrt von Tetschen 3½ Uhr Nachm.; in den Monaten Mai, Juni, Juli und bis zum 11. Aug. Vom 12. Aug. und im Sept. um 2 Uhr, im Okt. aber um 1 Uhr, welche Abfahrtszeit dann auf den Zwischenstationen resp. um 1½ und 2½ Stunden früher Statt findet.

Ankunft in Niedergrund 4 Uhr Nachm.: in Hirniskretschen 4½ Uhr Nachm.; in Schandau 5 Uhr Nachm.; in Königstein 5¾ Uhr Nachm.; in Stadt Wehlen-Rathen 6 Uhr Nachm.; in Pirna 6¾ Uhr Nachm.; in Pillnitz 7½ U. Abds.; in Dresden 8½ Uhr Abds.

Passagier-Tarif.

Für die Reise bis Töplitz und nach Gefallen später zurück, incl. der Stellwagen, Pränumerationspreis à Person 3 Thlr.

Nach den Zwischen-Stationen in Neugroschen.

Von	Nach Dresden	Nach Pillnitz	Nach Pirna	Nach Stadt Wehlen-Rathen	Nach Königstein	Nach Schandau	Nach Hirniskretschen	Nach Niedergrund	Nach Tetschen	Nach Töplitz
Dresden	—	6	8	15	17½	20	25	27½	30	45
Pillnitz	6	—	5	10	22½	15	20	22½	25	40
Pirna	8	5	—	7½	10	12½	17½	20	22½	37½
Stadt Wehlen-Rathen	15	12½	7½	—	5	7½	12½	15	17½	32½
Königstein	20	17½	12½	5	—	5	10	12½	15	30
Schandau	30	22½	17½	10	5	—	5	7½	12½	27½
Hirniskretschen	37½	30	25	17½	12½	7½	—	—	7½	22½
Niedergrund	42½	35	30	22½	17½	12½	—	—	—	—
Tetschen	50	42½	37½	30	25	20	12½	—	—	15
Töplitz	65	57½	52½	45	40	35	27½	—	15	—

In Töplitz hat der Stellwagenbesitzer Mattausch, die Billetausgabe nach Dresden und allen Zwischenstationen übernommen, bei welchem auch Billets zur Hin- und Herreise gelöst werden können. — In Tetschen ist die Aufnahme der Passagiere bei Anton Stark, im Gasthofe zum Bade, woselbst auch Billets ausgegeben werden.

Wer die Billets nach Töplitz gleich zur Hin- und Herreise entnimmt, geniesst eine Preisermässigung und zahlt incl. des Landtransportes nur 3 Thlr. à Person, auch bleiben diese Billets während der Fahrzeit im Jahre zur Rückreise gültig. Diese Pränumerations-Billets werden jedoch nur auf dem Komptoir der Gesellschaft, so wie bei H. Mattausch in Töplitz ausgegeben.

Ausser diesen Fahrten finden in den Monaten Mai, Juni, Juli und bis zum 11. Aug., jeden Sonnt., Mont., Mittw., Donnerst. und Sonnab. Dampfschifffahrten zwischen Dresden u. Pillnitz Statt. Sonnab. wird die Fahrt nach Befinden bis Rathen ausgedehnt, jedoch sogleich daselbst umgekehrt.

Abfahrt von Dresden 2 Uhr Nachm.; von Pillnitz 7½ Uhr Abds., während des Monats Mai; während der Monate Juni, Juli und bis zum 11. Aug. 8 U. Abds. Preis à Person 6 Neugr. Kinder die Hälfte.

Ausser an den im Tarif namentlich aufgeführten Stationen werden an allen Elbuferorten Passagiere aufgenommen; dieselben haben jedoch dem deshalb instruirten Bootmeister bei Zeiten ein Zeichen zu geben und sich durch Fischer oder Fährleute selbst an Bord bringen zu lassen.

Die nach Tetschen reisenden Einheimischen und Fremden werden, rücksichtlich der an der österreichischen Grenze erforderlichen Pässe und Legitimationen, auf die vom Ministerium des Innern unterm 18. Juli 1838 erlassenen Bekanntmachung aufmerksam gemacht, wovon nähere Einsicht auf dem Komptoir der Gesellschaft und am Bord der Schiffe genommen werden kann; auch haben diejenigen Passagiere, welche die sächsische und österr. Grenze passiren, für den Fall, dass sie steuerpflichtige Gegenstände mit sich führen, dem Bootmeister davon Anzeige zu machen, und die Gegenstände selbst, zur Abkürzung des Aufenthaltes an den Grenzorten, zur Revision bereit zu halten. Gegenstände, welche bei dem Hauptzollamte in Schandau der Begleit-Abfertigung bedürfen, können des Aufenthalts wegen, nicht mitgenommen werden, es sei denn, dass solche daselbst ausgeladen und die Abfertigung Jemanden übertragen werde, wo dann die Weiterbeförderung mit dem nächsten Schiffe erfolgen kann. Passagiere, die diesen Vorschriften entgegen handeln und dadurch an den betreffenden Grenzorten Aufenthalt verursachen, müssen mit dem bei sich führenden Gepäck daselbst zurückbleiben, und findet kein Anspruch auf Rückvergütung des bereits bezahlten Passagiergeldes Statt.

Für Bewirthung am Bord der Schiffe ist Sorge getragen.

5. Ergebnisse des Unternehmens.

In den Jahren vor 1841, während welcher Zeit die Schiffe mit den schweren Maschinen von Egels in Berlin versehen waren, ergaben sich ungünstige Resultate, 1841 waren dieselben günstig; das trockene Jahr 1842 brachte dagegen der Gesellschaft einen Verlust von 425 Thlr. Im Jahre 1843 konnten 4 Thlr. pro Aktie à 85 Thlr. vertheilt werden, indem die Brutto-Einnahme 17222 Thlr., sämmtliche Verwaltungskosten und Ausgaben 9152 Thlr. betrugen; als Netto-Einnahme verblieben also 8069 Thlr., wovon 6000 Thlr. zur Vertheilung als Dividende kamen.

Ein gleiches Resultat wurde im Jahre 1844 erzielt.

Der Kours der Aktien war in der letzten Zeit 25.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a. Tetschen, z. v. unter *A.*

b. Hirniskretschen, das letzte böhmische Dorf an der Mündung des Kamnitzgrundes. Wer die merkwürdige Felsengestaltung, Prebischthor, die Wildensteiner Felsenhalle oder Kuhstall (30—40 Ellen hohes Felsenthor auf 300 Ell. hohen Felsen ruhend), den grossen basaltischen Winterberg mit schöner Fernsicht besuchen will, — muss hier an das Land gehen. Gasth.: Herrenschenke.

c. Schandau am r. Elbufer, 1400 Ew.; Elbverkehr, Sandsteinhandel, Holzflösserei auf der Kirnitzsch; in der Nähe Mineralbad. Hauptquartier der Besucher der s. g. Sächsischen Schweiz, welche zu beiden Seiten der Elbe, gegen 5 M. lang und 6 Meilen breit sich ausdehnt. Felsenketten und Felskegel grösstentheils aus Sandstein, von den eigenthümlichsten, oft Burgen oder Burgtrümmern ähnlichen Gestaltungen; Berge, die zu 600 bis 700 Ellen ansteigen; mit Wald, Wiesen und Feldern bedeckte Hügel; liebliche und schauerliche Thäler, furchterregende Schluchten und Höhlen; über Wiesengrund rieselnde, über Felsblöcke rauschende Bäche, künstliche und natürliche Wasserfälle; Alles belebt durch Städte, Dörfer und Schlösser, und mitten durch das erhabene Ganze zwischen romantischen Ufern strömend die majestätische Elbe, mit ihren Dampfern, Booten, Frachtschiffen und Holzflossen; — das ist der Hauptkarakter der Sächsischen Schweiz. — Entfernungen von Schandau: Dresden 8 St., Hohnstein 2 St., Pirna 4 St., Königstein 1½ St., böhmische Grenze 1½ St., Teplitz 7½ St. — Gasth.: Deutsches Haus, Sächs. Schweiz, Forsthaus, Dampfschiff.

d. Königstein, Stadt am l. Elbufer, mit etwa 1100 Ew.; Leinweberei, Steinbrechen, Holzflössen, Schifffahrt, Elbhandel. Ueber der Stadt, auf einem freistehenden, gegen 530 Ellen hohen Sandsteinfelsen die Feste Königstein, ½ St. im Umfang;

Gasth.: Neue Schenke, am Fusse. Gegenüber am r. Elbufer der Lilienstein, 68 F. höher, unter 12 nahe zusammen freistehenden Felsen der höchste. Von dort nach Hohnstein, Spuren der Napoleonstrasse; altes Schloss Hohnstein mit schauerlicher Umgebung; in der Nähe eine berühmte Königl. Schäferei; an der andern Seite der Polenz 200 E. hoch der Hodstein; in der Nachbarschaft mehr nach der Elbe zu der Brand, Felsenvorsprung mit freundlichen Anlagen und der schönsten Aussicht fast über die ganze sächs. Schweiz.

e. Rathen, Dorf am r. Elbufer, bekannt durch die über demselben 300 Ellen sich erhebende Bastei, ein weit vorspringendes, mit Eisengeländer versehenes Felshorn, mit sehr schöner Fernsicht (mit der vom Brand die schönste der sächs. Schweiz). Gasth.: Lehngericht.

f. Wehlen, am r. Elbufer, 1000 Ew., Burgruine; Hopfenbau, Leinen- und Baumwolle-Weberei.

g. Pirna, am l. U. der Elbe, 4700 Ew.; Kattundruckereien, Steingutfabrik, Bohrwerk zu Wasserleitungsröhren, berühmte Sandsteinbrüche an beiden Seiten der Elbe mit zusammen 700 bis 800 Arbeitern; lebhafter Elbhandel. Hauptkirche, Waisenanstalt sehenswerth, vor Allem aber die Heil- und Pflegeanstalt für Geistes- und Gemüthskranke auf dem Sonnensteine. — Gasth.: Forsthaus, Adler, Weisses Ross.

h. Pillnitz, Königl. Sommerresidenz zwischen der Elbe und Rebengebirgen; 7 Schlösser in grossem Viereck, deren Inneres, gleich dem Garten sehenswerth. In den Umgebungen: Ziegengrund, Helfenberger Grund, Helfenberger Presse; Weinberg des Königs; künstliche Ruine.

i. Dresden, z. vergl. Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

C. Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1. Geschichte derselben.

Bei dem regen Gewerbfleisse, der sich in den letzten Jahren überall bemerkbar machte und theilweise durch die jetzigen Handelsverhältnisse bedingt war, erschien es für Magdeburg um so nothwendiger, gegen andere Städte nicht zurück zu stehen, als dessen Handel im Allgemeinen seit dem Zollanschlusse Sachsens und der übrigen Vereinsstaaten einen empfindlichen Stoss erhalten hatte; nur durch mögliche Erleichterung der Transportmittel konnte der Waarenzug wieder in das alte Geleis über Magdeburg geführt und dadurch der entstandene Nachtheil zum Theil wieder ausgeglichen werden.

Nachdem daher der Plan der Anlage einer Eisenbahn nach Leipzig entstanden und dieses grossartige Unternehmen in Magdeburg ins Leben gerufen war, schien nichts natürlicher und

nothwendiger, als die Verbindung mit Hamburg ebenfalls zu erleichtern, und richtete sich das Haupt-Augenmerk zunächst auf den Elbstrom, auf welchen Magdeburg, vermöge seiner geographischen Lage, angewiesen ist, und dem es seinen Wohlstand so wie den Rang verdankt, den es in der merkantilischen Welt eingenommen und unter allen Verhältnissen behauptet hat.

Es bildete sich daher im Herbste des Jahres 1836 ein Verein von Magdeburger Kaufleuten in der Absicht, nochmals einen Versuch zu machen, die Elbe mit Dampfschiffen zu befahren; und obgleich die Hindernisse nicht anerkannt wurden, welche sich einer geregelten Dampfschifffahrts-Verbindung, vermöge des im Sommer oft sehr seichten Flussbettes der Elbe, entgegenstellen, auch einige früher angestellte Versuche deshalb schon misslungen waren, so beschloss man doch, bei den seit jener Zeit gemachten Fortschritten in der Konstruktion leichter Fluss-Dampfschiffe, die Sache in Ausführung zu bringen, indess, bei der Ungewissheit eines günstigen Erfolges, vor der Hand nur ein mässiges Kapital daran zu wagen. Demnach vereinigte man sich dahin, vorläufig ein Boot mit Maschinen von 40 Pferdekraft erbauen zu lassen, wozu circa 35000 Thlr. erforderlich waren, welche Summe meistens von den Mitgliedern der Kaufmannschaft sofort gezeichnet wurden. Die Ausführung des Baues übertrug man, nachdem Erkundigungen und Belehrungen von allen der Zeit als vorzüglich bekannten Dampfschifffahrts-Gesellschaften und Maschinenfabriken in England, Frankreich etc. eingeholt waren, im Frühjahr 1837 dem Ingenieur Hrn. A. Tischbein, welcher 15 Jahre bei der Niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Rotterdam angestellt war, und der die Aufgabe glücklich löste, indem er in Magdeburg selbst ein Schiff baute, welches bei der solidesten, dauerhaftesten Konstruktion einen so geringen Tiefgang hat, dass dasselbe seit der im Monat April 1838 eröffneten Fahrt sich immer und sogar beim kleinsten Wasserstande der Elbe, die Periode des niedrigsten Wasserstandes in dem ausserordentlichen Jahre 1842 abgerechnet, als gut und tüchtig bewährt hat. —

Die Theilnehmer des obigen Vereins durch den glücklichen Erfolg im Jahre 1838 ermuthigt, beschlossen nun das Unternehmen mit allem Eifer zu verfolgen, und wurde hierzu durch eine in Hamburg gebildete Konkurrenz-Gesellschaft (Hamburg-Leipziger) theilweise mit genöthigt, so dass, nachdem der Verein sich unter dem Namen

„Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie“

mit einem Aktienkapital von 150000 Thlr., die meistens in Magdeburg gezeichnet wurden, konstituirt hatte, der Bau weiterer Schiffe in Angriff genommen. Bei der Ausdehnung, welche das Unternehmen zu gewinnen versprach, erschien es nun nothwendig für etwa an den Maschinen und Kesseln vorfallende Reparaturen eigene, wobleingerichtete Werkstätten zu haben, weshalb

die Gesellschaft beschloss unter Leitung des Hrn. Tischlein eine Maschinenfabrik einzurichten. Bei dieser wurden im Sommer des Jahres 1838 die ersten Einrichtungs-Arbeiten begonnen, und dann der Dampfkessel zum 3ten Dampfschiff, welches ohne denselben bezogen war, zur vollkommenen Zufriedenheit angefertigt und geliefert; ausserdem aber, da sich für Magdeburg und in seiner betriebsamen Umgegend mit den vielfachen Fabriken nur eine Maschinenfabrik befand, mehrten sich im ersten Jahre die Arbeiten für fremde Rechnung bei diesem Institute in der Art, dass bereits etwa 100 Arbeiter regelmässige Beschäftigung erhielten, und sich hierdurch das Zweckmässige und die Rentabilität dieser Anlage thatsächlich herausstellte. — Dagegen zeigte der Betrieb der Jahre 1839 und 1840, dass durch die Konkurrenz der in Hamburg gebildeten Gesellschaft, die Magdeburger Gesellschaft auf nachtheilige Weise gestört wurde, und da die Aktionäre der Konkurrenz-Gesellschaft durch den jährlich wiederkehrenden Verlust bei ihren Abschlüssen noch geneigter als die Mitglieder der Magdeburger Gesellschaft zur Beseitigung dieser Uebelstände waren, so kam im April des Jahres 1841 eine Vereinigung beider Gesellschaften, die schon vom 1. Jan. 1841 an in Kraft trat, zu Stande, unter der Firma: „Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts Compagnie.“ Die Bedingungen, unter welchen dieser Zusammentritt erfolgte, waren folgende: 1) Die Magdeburger Gesellschaft war Annehmer und gab ihr sämmtliches Inventarium und Schiffe, nach Abschreibung der üblichen jährlichen Prozente für voll an. 2) Die Konkurrenz-Gesellschaft dagegen erhielt nur für die wenigen Inventarien-Gegenstäude und nur für ihr neuestes eisernes Schiff den Kostenpreis, für die andern beiden hölzernen Schiffe aber einen bedeutenden Minderwerth, so dass ihr sämmtliches Vermögen nach letzter Inventur, 1. Jan. 1841, nur zu $76\frac{7}{12}$ p. Ct. angenommen wurde, so wie die durch eine Rate von 5 p. Ct. noch einzuziehende Restsumme auf den vollen Werth der Aktien, auch zur Gleichstellung der hinzutretenden Aktionäre mit den Theilnehmern der Magdeburger Gesellschaft, bei dem von letzterer bereits gebildeten Reservefonds, verwendet wurde. 3) Domizil der Gesellschaft und Sitz des Direktoriums blieb Magdeburg; ebenso verblieben die Direktoren und Stellvertreter der Magdeburger Compagnie in ihrer Funktion, und es wurde nur gestattet, dass aus den zu Hamburg wohnenden Aktionären ein Mitglied und aus den zu Leipzig domizilirenden Theilnehmern ein zweites Mitglied erwählt, und beiden die Funktionen eines Direktors ertheilt wurden, so dass, anstatt der bei der Magdeburger Compagnie früher üblichen 6 Direktoren, jetzt 8 dergleichen fungirten, die Anzahl der Stellvertreter aber 6 blieb.

Die nun vereinigte Gesellschaft besass im Ganzen 7 Dampfschiffe, und war dadurch in den Stand gesetzt, nicht nur eine tägliche Verbindung mit Hamburg zu unterhalten, sondern auch

noch im Frühjahre und Herbst, eins oder mehrere Dampfboote zum Bugsiren beladener Schiffe zu benutzen. Da sich das Bedürfniss, Güter zu einer billigern Fracht, als es mit den Dampfschiffen möglich war, zu befördern, immer mehr und mehr herausstellte, so wurde zum Jahre 1842 die Einrichtung getroffen, wöchentlich eine Schleppreise nach Hamburg und zurück auszuführen. Zu diesem Bugsirboote wurde das von der Konkurrenz-Kompagnie mit übernommene Dampfschiff „Hamburg", welches einer nothwendigen bedeutenden Reparatur ohnedies bedurfte, vorgerichtet und dafür das zu diesem Zwecke früher bestimmte, im Bau begriffene neue Schiff „Hamburg" genannt, als Passagierschiff eingerichtet, wogegen das alte Schiff Hamburg umgetauft wurde und den Namen „Merkur" erhielt, so dass die Gesellschaft beim Beginn des Jahres 1843 sieben Passagierschiffe und ein Bugsirboot, im Ganzen also acht grosse Dampfboote besass. Da zur Beförderung der Passagiere im Jahre 1844 nur 5 von den Passagierschiffen in Anspruch genommen wurden, so war es möglich, zwei Dampfschiffe zum Bugsiren beladener Schleppschiffe zu benutzen, das achte Dampfschiff konnte dagegen als Reserveschiff in Magdeburg behalten und zu Lustfahrten an Sonn-, Fest- und wöchentlichen Gesellschaftstagen nach dem unterhalb der Stadt hart an der Elbe gelegenen Vergnügungsorte Herrenkrug verwendet werden. — Der Betrieb hat bisher immer ein günstiges Resultat geliefert, und steht ihm gewiss für die Zukunft ein Gleiches bevor, da die Beschlüsse der in Dresden versammelt gewesenen Elb-Revisions-Kommission, namentlich was den Dampfschifffahrts-Verkehr betrifft, sehr günstig gewesen sind. — Nicht minder günstig als der Verkehr der Dampfschifffahrt stellte sich der Betrieb der Maschinenfabrik von Jahr zu Jahr; aus derselben gingen nicht nur Dampfkessel in grosser Anzahl, sondern auch Dampfmaschinen für Schiffe, so wie stationäre Maschinen, einige Lokomotive und mehrere Tender für die Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn hervor; besonders aber wurden für die Zucker-, Sprit-, Cichorien- u. s. w. Fabriken der Umgegend, so wie für den Unterbau der Eisenbahnen, alle möglichen Arbeiten in den verschiedenen Branchen dieses Etablissements, wo sich, neben der Maschinenbau-Werkstatt, eine Kupferschmiede, eine Kesselmacherei, Eisen- und Gelbgiesserei, Tischler-Werkstatt, Schiffswerft befinden, und die zum Betrieb der verschiedenen Maschinen, Drehbänke etc. in Thätigkeit stehende Dampfmaschine, auch zum Fournierschneiden mit benutzt wird, geliefert.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

Der Inhalt des neuesten, in der letzten, am 19. Sept. 1844 gehaltenen General-Versammlung, von den Aktionären genehmigten Statuts ist folgender: 1) Der Zweck des in Magdeburg unter der Firma: „Vereinigte Magdeburg-Hamburger Dampfschifffahrts-

Compagnie“ gebildeter Aktien-Verein ist: *a*) eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen für den Personen- und Waaren-Transport zunächst auf der Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg und *b*) eine Maschinen-Fabrik zu betreiben. 2) Das Stamm-Aktien-Kapital besteht aus 14414 Stück Aktien à 25 Thlr., mithin in Summe aus 360350 Thlr. Diesen Aktien sind 8 Dividendenscheine auf die Jahre 1841 bis 1848 beigefügt; nach Ablauf derselben wird eine neue Serie davon den Inhabern der Aktien ausgehändigt. 3) Das Domizil der Gesellschaft, der Centralpunkt ihres Geschäftsbetriebs und der beständige Sitz ihrer Verwaltung ist Magdeburg. 4) Jeder Aktionär hat gleichen Antheil am gesammten Eigenthum, Gewinn und Verlust der Gesellschaft und ist nur bis auf Höhe des Nominal-Werths seiner Aktien für die Gesellschaft verhaftet. Das Gesellschafts-Vermögen kann aber unter Vorbehalt der Genehmigung der General-Versammlung durch Kreirung neuer Aktien vermehrt werden, in welchem Falle die Empfänger der neuen Aktien, ausser dem Nominalbetrage derselben, einen verhältnissmässigen Zuschuss zu dem Reservefonds entrichten müssen. Zu diesem Zuschuss sind auch diejenigen Zeichner verpflichtet, welche zur Vervollständigung des festgestellten Reservefonds erst dann beitreten, wenn ein Reservefonds schon gebildet ist. Bei Erwerbung neu kreirter Aktien wird den Societäts-Mitgliedern das Vorzugsrecht eingeräumt. Konkurriren mehrere Gesellschafts-Mitglieder unter einander, so werden ihre Ansprüche pro rata der früher gezahlten Einschüsse festgestellt. 5) Sobald die Aktien ausgehändigt sind, aber nicht früher, kann jeder Aktionär seine Gesellschaftsrechte an dritte Personen abtreten. Eine solche Cession muss aber auf der Aktie oder auf einem derselben angehefteten Umschlag, welcher die mit Buchstaben vorgeschriebene Nummer der Aktie enthält, vermerkt werden. Die Direktion ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, sich auf jede ihr beliebige Weise von der Richtigkeit der Cession Gewissheit zu verschaffen. 6) Nur stimmberechtigte Mitglieder der Gesellschaft haben das Recht, die Einsicht der Jahres-Rechnung nebst deren Abschluss, und zwar nur im Monat März und April jeden Jahres, nach erfolgter Prüfung durch die Revisoren im Hauptcomptoir zur Einsicht zu verlangen. Alle unter Vormundschaft oder Kuratel stehende Eigenthümer von Aktien und resp. deren Vormünder, Kuratoren und Vormundschafts-Behörden sind nicht stimmberechtigt. Eben so ruht das Stimmrecht solcher Aktien, die zu einer Kredit- oder Konkursmasse gehören. 7) Kein Aktionär ist berechtigt, auf Aufhebung des Vereins und Theilung des Gesellschafts-Vermögens zu dringen, vielmehr steht es ihm nur frei, seine Aktien zu verkaufen und auf diese Weise aus der Gesellschaft zu scheiden. Die Auflösung der Gesellschaft kann nur in einer lediglich zu diesem Zwecke veranstalteten General-Versammlung, zu welcher sämmtliche Aktionäre unter Bekanntmachung des Gegen-

standes berufen worden sind, und in welcher Jeder so viel Stimmen als Aktien hat, durch eine Stimmenmehrheit von dreiviertel der anwesenden Stimmen beschlossen werden. Wenn die Auflösung beschlossen wird, so muss zwei Monate vor der Ausführung ein öffentlicher Aufruf an die Gläubiger der Gesellschaft erlassen, ihre Forderung, so weit das Societäts-Vermögen reicht, befriedigt oder sicher gestellt, und erst dann das gesammte Eigenthum möglichst vortheilhaft realisirt und auf sämmtliche Aktien möglichst gleichmässig vertheilt werden. 8) Die Erhebung der Dividende erfolgt gegen Auslieferung des darauf gerichteten Dividendenscheins, und soll die Zahlung derselben innerhalb der ersten 6 Monate jeden Jahres geschehen. Werden Zinsen und Dividende innerhalb drei Jahren, von der Verfallzeit an gerechnet, nicht erhoben, so fallen sie der Gesellschafts-Kasse anheim. Ein gerichtliches Aufgebot vernichteter oder abhanden gekommener Aktien ist nicht erforderlich, vielmehr soll für einen solchen Fall folgendes Verfahren eintreten: *a*) Den Antrag auf Ausfertigung einer neuen Aktie kann nur der machen, welcher im Aktienbuche der Gesellschaft als deren Besitzer bezeichnet ist, oder nachweist, dass er sie rechtsgültig erworben hat. *b*) Wenn der solchergestalt gehörig legitimirte Verlierer diesen Verlust der Direktion angezeigt hat, so macht die Direktion auf seinen Antrag und auf seine Kosten den Verlust, Nummer und ursprünglichen Inhaber durch die Magdeburger, eine Leipziger, und eine Hamburger Zeitung dreimal mit Zwischenräumen von 8 zu 8 Tagen, unter der Verwarnung bekannt, dass, wenn binnen drei Jahren von der letzten Bekanntmachung ab sich Niemand als rechtmässiger Besitzer der aufgerufenen Aktie bei der Direktion meldet, sie für werthlos erklärt und dem Verlierer, statt der aufgerufenen, neue Aktien werden ausgefertigt werden. Die Werthlos-Erklärung erfolgt auf eben vorgeschriebene Art durch Magdeburger, Leipziger und Hamburger Zeitungen, dreimal in Zwischenräumen von 8 zu 8 Tagen. Ausserdem werden bei der jedesmaligen Konvokation zur General-Versammlung die Nummern der aufgebotenen Aktien mit bekannt gemacht. *c*) Erfolgt eine solche Meldung nicht binnen dieser 3jährigen Frist bei der Direktion, so erhält der Verlierer gegen einen von ihm auszustellenden Mortifikationsschein neue Aktien unter der Nummer der verlorenen ausgefertigt, auf welchen aber die Ursache der neuen Ausfertigung mit bemerkt wird. *d*) Der Direktion der Gesellschaft steht auch das Recht zu, auf Grund einer älteren Aktie, wenn solche verdorben, zerrissen u. s. w. wurde, sofern dieselbe und ihre Nummer noch hinreichend erkennbar ist, auch ihre Kehrseite die etwa stattgefundenen Cessionen noch genügend übersehen lässt, eine neue Aktie unter gleicher Nummer auf den Namen des letzten legitimirten Inhabers auszufertigen. Es muss aber auf der neuen Aktie bemerkt werden, dass, und weshalb sie renovirt ist. Die alten

Aktien müssen, nachdem sie durchstrichen und die Renovation darauf vom Empfänger der neuen vermerkt worden ist, in einem besondern Fascikel von der Gesellschaft aufbewahrt werden. Wenn bei Ausreichung neuer Dividendenscheine eine Aktie nicht vorgelegt wird, die Dividendenscheine für dieselbe also unerhoben zurückbleiben und alsdann bei der darauf erfolgenden abermaligen Vertheilung von Dividendenscheinen dieselbe Aktie wieder nicht vorgelegt wird, also ebenfalls die dafür ausgefertigten Dividendenscheine nicht erhoben werden, so ruft die Direktion eine solche Aktie durch dreimalige Insertion durch die obenbenannten Zeitungen von 8 zu 8 Tagen auf, unter der Aufforderung, dass der Besitzer binnen Jahresfrist die Aktie bei ihr vorzulegen habe. Geschieht diese Aufforderung erfolglos, so wird die betreffende Aktie für zum Besten der Gesellschaft als erloschen erachtet. Die dafür ausgefertigten aber unerhoben gebliebenen Dividendenscheine werden alsdann unter Vermerkung der Ursache durchstrichen und dem betreffenden Talon beigefügt, künftig aber keine Dividendenscheine mehr für die erloschene Aktie ausgefertigt. 9) Die General-Versammlung wird aus denjenigen Mitgliedern der Gesellschaft gebildet, welche 4 oder mehr Aktien besitzen.

4	bis	19	Stimmen geben	1	Stimme,
20	—	39	„ „	2	„
40	—	79	„ „	3	„
80	—	199	„ „	4	„
200	und	mehr	„ „	5	„

10) In der General-Versammlung führt der verwaltende Direktor den Vorsitz. Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefasst, bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. Die abwesenden Aktionäre sind jederzeit an die gefassten Beschlüsse gebunden. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse wird ein, von den Direktoren und drei Aktionären zu unterzeichnendes Protokoll aufgenommen und solches nebst dem, die Einladung enthaltenden Zeitungsblatte bei den Akten der Gesellschaft aufbewahrt. 11) Das Direktorium besteht aus einem verwaltenden Direktor (gegenwärtig Herr Holtzapfel) und 7 Direktoren. Die auswärts wohnenden Direktoren werden zwar zu den Direktorial-Konferenzen mit eingeladen, aber es steht ihnen frei, ein anderes Direktions-Mitglied, Direktor oder Stellvertreter zu beauftragen, Namens ihrer darin zu stimmen. Auch können sie denselben beauftragen, die Einladung für sie in Empfang zu nehmen. Die Direktoren werden auf 6 Jahre gewählt und scheiden von drei zu drei Jahren zur Hälfte aus. Unter denselben Bedingungen werden 6 Stellvertreter gewählt, welche bei temporärer Behinderung oder beim Abgange einzelner Direktoren deren Stelle einnehmen. Jedes Direktionsmitglied muss 15 und jeder Stellvertreter 10 Aktien besitzen und solche während der Dauer seines Amtes deponiren. 12) Zur Ausführung der tech-

nischen Arbeit wird der Direktion ein technischer Dirigent (gegenwärtig Herr Tischbein) mit berathender Stimme beigeordnet. Er leitet das gesammte Maschinen- und Bauwesen und überhaupt den technischen, nautischen und gewerblichen Theil des Geschäftsbetriebs, so weit es die ihm durch die Direktion zu ertheilende Instruktion bestimmt. 13) Da das unter 2) erwähnte, durch Aktien zusammengebrachte Gesellschafts-Kapital zur Erreichung der gesellschaftlichen Zwecke nicht ausreichend gewesen ist, sondern die dazu erforderlich gewesenen Geldmittel theils durch Benutzung des bisherigen Reserve-Kapitals, theils durch Anleihen und unter Benutzung von Krediten aufgebracht worden sind, so sollen Prioritäts-Aktien, eine jede zum Betrage von 100 Thlr. resp. 200 Thlr., mit jährlichen Zins-Koupons zu 4 p. Ct. jährlichen Zinsen bis zum Betrage von 100000 Thlr. ausgegeben werden, und mit den auf diese Weise zu erzielenden 100000 Thlr. sollen die gegenwärtig von dritten Personen erborgten Gelder abgetragen werden. Die Inhaber dieser Prioritäts-Aktien haben keinen Antheil an der Dividende. Alljährlich sollen von diesem Prioritäts-Aktien-Kapital 2 p. Ct. zurückgezahlt werden. Die Nummern der zu amortisirenden Prioritäts-Aktien werden durchs Loos bestimmt, und durch die mehrmals bezeichneten öffentlichen Blätter bekannt gemacht und hierauf nach 6 Monaten zurückgezahlt. 14) Von den Dampfschiffen sollen, bis auf weitere Beschlüsse der General-Versammlung die verbrennbaren Theile versichert werden; Maschinen und Kessel der Schiffe bleiben jedenfalls unversichert.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Das erste Dampfschiff „Kronprinz von Preussen“, mit welchem man im Mon. April 1838 die Fahrten eröffnete, wurde, wie schon im geschichtlichen Theile erwähnt ist, vom Herrn A. Tischbein in Magdeburg erbaut, es bewährte sich als gut und tüchtig, und gewann noch mehr durch die i. J. 1842 angebrachte Verbesserung, indem der frühere, gewöhnliche Dampfkessel mit einem Röhren- (Lokomotiv-) Kessel vertauscht wurde. Es wurde hierdurch noch mehr erleichtert, so wie flotter gemacht, und nahm ausserdem noch an Geschwindigkeit zu, so dass es die Reise zu Thal in 17 St., zu Berg aber in 30 St. zurücklegt und sogar beim Bugsiren beladener Schleppschiffe sich als zweckmässig zeigt und mit dem mit etwa 3000 Ztr. beladenen Schleppkahne zur Fahrt von Hamburg nach Magdeburg nur 42 St. Fahrzeit gebraucht. Die Maschinen zu diesem Schiffe wurden aus den Werkstätten der Niederländischen Dampfschifffahrts-Compagnie entnommen, und hat der Erfinder derselben, der Direktor jener Gesellschaft, Herr Röntgen, der sich auch in mancher andern Beziehung um dieses Unternehmen verdient gemacht, darauf auch in Preussen ein Patent erhalten; selbige haben den grossen Vortheil, dass sie eine ganz besondere Leichtigkeit mit

gehöriger Kraft verbinden, daher ganz besonders für Fluss-Dampfschiffe geeignet sind, und haben diese Maschinen wesentlich dazu beigetragen, dem Schiffe einen so geringen Tiefgang zu verschaffen.

Das zweite Boot „Paul Friedrich“ wurde Ende 1838, das dritte „Stadt Magdeburg“ Anfangs 1840 in die Fahrt gebracht. Die Maschinen und der Kessel zu dem 2ten Schiffe wurden gleichfalls von Rotterdam bezogen, zum 3ten Boote aber nur die Maschinen ohne Kessel; dieser wurde in der Maschinenfabrik der Gesellschaft unter Leitung des Herrn Tischbein gefertigt. Im J. 1841 trat ein viertes, von der Gesellschaft hergestelltes Schiff „Elisabeth, Königin von Preussen“ in den Dienst, und wurden zu gleicher Zeit bei der Vereinigung mit der Hamburger Gesellschaft von dieser 3 Dampfboote: Courier, von Eisenblech, Stadt Hamburg und Stadt Leipzig übernommen. Dies letztere wurde, wie im geschichtlichen Theile erwähnt ist, zum Bugsirboote eingerichtet und erhielt den Namen „Merkur“, wogegen ein im Jahre 1842 erbautes Schiff in dessen Stelle zum Transport von Passagieren bestimmt wurde. Im J. 1844 wurde ausser dem Dampfboote „Merkur“ noch der „Kronprinz von Preussen“ zum Bugsiren beladener Schleppschiffe benutzt und damit wöchentlich zwei Fahrten von Magdeburg und von Hamburg ausgeführt. Da aber beide Bugsir-Dampfschiffe, sowohl was Schiff und Maschinen anbetrifft, nicht zu diesem Behufe gebaut sind, auch nicht Kraft genug besitzen, um noch grössere Massen in einem Transporte fortzuschaffen, worin aber der Hauptnutzen einer Schleppschifffahrt liegt, so wird es für den Betrieb unbedingt erforderlich werden, namentlich um, rücksichtlich des Güterverkehrs, später der Konkurrenz einer Eisenbahn die Spitze bieten zu können, ein mit entsprechender Kraft eigens zum Schleppen gebautes Dampfschiff anzuschaffen. Es wird höchstens den Aufwand von 18000 Thlr. erfordern und sich in ein paar Jahren gewiss bezahlt machen. Vorläufig besitzt jedoch die Direktion noch nicht die Mittel dazu, um diesen Plan auszuführen, und man kann deshalb bei dieser Veranlassung nur bedauern, dass die Dampfschifffahrt, als einer der wichtigsten Hebel für Magdeburgs Handel, den Eisenbahnen gegenüber in den Hintergrund gestellt wird.

Die acht gegenwärtig im Besitze der Gesellschaft befindlichen Dampfschiffe haben eine Länge von 150—180 F., 15—22 F. Breite und einen Tiefgang von 18—22 Z. rheinl. Um einen recht geringen Tiefgang zu erhalten, sind die früheren Dampfkessel durch leichtere Röhren- oder Lokomotivkessel ersetzt. Die Pferdekraft der einzelnen Maschinen, so wie die Herstellungskosten der verschiedenen Schiffe stellen sich, wie folgt:

	Pferdekraft.	Herstellungskosten.
1) Englischer Courier	70	58000 Thlr.
2) Stadt Hamburg	60	45000 -
3) Elisabeth	50	45000 -
4) Stadt Magdeburg	60	45000 -
5) Paul Friedrich	60	45000 -
6) Stadt Leipzig	50	40000 -
7) Kronprinz	40	35000 -
8) Mercur	60	35000 -

Die Herstellungskosten eines Schiffes betragen daher durchschnittlich 43500 Thlr.

An Schleppkähnen besitzt die Gesellschaft 5, und zwar:

	Tragfähigkeit.	Herstellungskosten.
1) Bertha	800 Ztr.	1500 Thlr.
2) Gilbert	3000 -	4000 -
3) Carl	3500 -	5000 -
4) Minna	4000 -	6000 -
5) Mathilde	4500—5000 -	6000 -

Ausserdem sind noch 30 grössere und kleinere Schiffe, Jollen u. s. w. vorhanden.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der so ausserordentlich ungünstige Wasserstand des Jahres 1842 hatte auf den Dampfschifffahrts-Betrieb die nachtheiligsten Folgen geäussert; um daher diesen entgegen zu arbeiten und zugleich dem durch vermehrte Transportmittel sich hebenden Landwege über Braunschweig zu begegnen, wurde 1843 die Einrichtung getroffen, dass ausser den täglich Morgens abgehenden Passagierschiffen wöchentlich zwei Extrafahrten von Magdeburg und Hamburg, für welche die Abfahrtszeit Abends 8 Uhr, nach Ankunft der Dampfwagenzüge, festgestellt, expedirt wurden, welche Schiffe, nur an der Station Wittenberge, als Grenz-Zollamt, anhaltend, Passagiere nur direkt zwischen Magdeburg, Wittenberge und Hamburg beförderten und dadurch Gelegenheit gaben, die Reise von Berlin oder Dresden über Magdeburg nach Hamburg in etwa 1 Tag zurückzulegen. Für das Jahr 1844 wurde jedoch, da sich bei den neunmaligen Fahrten in einer Woche herausstellte, dass die unmittelbar mit der Eisenbahn korrespondirenden Fahrten am stärksten benutzt wurden, dieses Arrangement dahin abgeändert, dass man täglich zwar nur ein Dampfboot, jedoch des Nachmittags 3 Uhr, nach Ankunft der Eisenbahnzüge abfertigte, so dass diejenigen Reisenden, welche am Morgen von Dresden und Berlin per Eisenbahn abreisten, bei ihrer Ankunft in Magdeburg sofort mit dem Dampfschiffe

abgehen und am andern Morgen in Hamburg eintreffen konnten. Für das Jahr 1845 ist der Fahrplan, wie folgt, festgesetzt:

von Magdeburg:

im April, wöchentlich 4 Mal, als Sonntag, Dienstag, Donnerstag, und Freitag Nachmittags 3 Uhr.
im Mai bis ultimo September, täglich Nachmittags 3 Uhr.
im Oktober wöchentlich 4 Mal, Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag Nachmittags 3 Uhr.
im November wöchentlich 3 Mal, als: Sonntag, Dienstag, Donnerstag, Nachmittags 3 Uhr und bis zum Schlusse der Schifffahrt.

von Hamburg:

im April, wöchentlich 4 Mal, als Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Abends 6 Uhr.
im Mai, bis ultimo September täglich Abends 6 Uhr.
im Oktober, wöchentlich 4 Mal, als: Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag Nachmittags 4 Uhr.
im November wöchentlich 3 Mal, als: Montag, Mittwoch und Sonnabend Nachmittags 3 Uhr und bis zum Schlusse der Schifffahrt.

Während der Monate Mai bis incl. September werden die Passagierschiffe, bis auf Weiteres bei der Ankunft und Abfahrt, nicht nur an der gewöhnlichen Landungsbrücke am Grasbrock in Hamburg, sondern auch in Altona, im Holzhafen anlegen, um Passagiere abzusetzen und aufzunehmen.

Der Abgang obiger Dampfschiffe steht, wie erwähnt, in Magdeburg mit der Ankunft der Dampfwagen-Personen-Züge der Eisenbahnen von Berlin, Dresden, Leipzig und Halberstadt in direkter Verbindung; eben so treffen die Dampfschiffe von Hamburg in der Regel so zeitig am zweiten Morgen in Magdeburg ein, um die Reise mit dem ersten Personenzuge der Eisenbahn noch fortsetzen zu können. In Altona schliessen sich die Personen-Dampfwagen-Züge nach Kiel an.

Ausser den vorstehend bezeichneten Passagier-Dampfschiffen werden wöchentlich noch zwei Schleppboote expedirt und zwar
von Magdeburg jeden Sonntag und Donnerstag, und
von Hamburg jeden Sonntag und Mittwoch.

Die Passage-Preise stellten sich nach dem Fahrplane vom März 1845, wie folgt:

	I. Kaj.	II. Kaj.
für 1 Person von Magdeburg nach Hamburg oder Altona excl. Bett	8 Thlr.	6 Thlr.
für 1 Person von Altona oder Hamburg nach Magdeburg excl. Bett	6 -	4 -
für 1 Person von Magdeburg nach Hamburg oder Altona und zurück, oder umgekehrt, excl. Bett	$12\frac{1}{4}$ -	$8\frac{3}{4}$ -

Bei Familien, aus Mann, Frau und Kindern bestehend:

	I. Kaj.	II. Kaj.
für 1 Person von Magdeburg nach Hamburg oder Altona excl. Bett	7 Thlr.	5¼ Thlr.
für 1 Person von Altona oder Hamburg nach Magdeburg excl. Bett	5¼ -	3½ -
für 1 Person von Magdeburg nach Hamburg oder Altona und zurück, oder umgekehrt, excl. Bett	10½ -	7½ -

Von Berlin nach Hamburg oder Altona über Magdeburg:

für 1 Person in II. Wagenklasse der Eisenbahn und I. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 8½ Thlr.
für 1 Person in III. Wagenklasse der Eisenbahn und II. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 6½ -

Von Altona oder Hamburg nach Berlin über Magdeburg:

für 1 Person in I. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett und II. Klasse der Eisenbahn . . . . . 7½ Thlr.
für 1 Person in II. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett und III. Klasse der Eisenbahn . . . . . 5½ -

Von Kiel über Altona nach Magdeburg:

für 1 Person in II. Wagenklasse der Eisenbahn und I. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 8 Thlr.
für 1 Person in III. Wagenklasse der Eisenbahn und II. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 5 -

Von Kiel über Altona und Magdeburg nach Berlin:

für 1 Person in II. Wagenklasse der Eisenbahn und I. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 9½ Thlr.
für 1 Person in III. Wagenklasse der Eisenbahn und II. Kajüte des Dampfschiffes excl. Bett . . . . . 6½ -

Zur direkten Fahrt von Berlin über Magdeburg nach Hamburg und umgekehrt ertheilen die nöthigen Billets: die Passagier-Expedition der Berlin-Anhaltischen Bahn in Berlin und die Passagier-Expedition der Gesellschaft in Hamburg; ebenso ertheilen die Passagier-Expeditionen der Altona-Kieler Eisenbahn, in Kiel und Altona, Billets zur direkten Fahrt nach Magdeburg resp. Berlin.

Für die Benutzung eines Bettes zahlen Passagiere I. Kajüte 12 Ggr. = 15 Sgr. für eine Nacht. — Passagiere II. Kajüte sind zur Benutzung eines Bettes nicht berechtigt, erhalten jedoch auch in der Regel ein solches für den bemerkten Preis, ausgenommen, wenn das Boot überfüllt ist. — Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte vorstehender Preise bei einfacher Reise; bei Hin- und Rückreise tritt jedoch keine Ermässigung ein.

Privat-Kajüten für 2, 3, 4, 6 und mehrere Personen sind gegen Extra-Vergütung noch besonders zu haben und können

in Magdeburg und Hamburg, auch, wenn solche noch unbegeben, auf dem Schiffe bei dem Kondukteur gemiethet werden.

Die für die Hin- und Rückreise gelösten Billets (Personalkarte) können nach Belieben benutzt werden, und behalten für das ganze Jahr, in dem sie genommen sind, Gültigkeit. Auch wird es den Passagieren, selbst bei einfacher Reise, gestattet, diese zu unterbrechen und nach Gefallen an einer Zwischenstation auszusteigen und sich eines der folgenden Dampfschiffe zur Vollendung der Reise zu bedienen, wodurch bei den täglichen Fahrten grosse Annehmlichkeiten gewährt werden.

Auf dem dritten Platze, der bei dem Schlepp-Dampfboote ebenfalls benutzt werden kann, werden nur Militairs niedern Grades, Handwerksburschen und Schiffsknechte angenommen, und zwar zu 2 Thlr. die Person für die ganze Tour, und 1 Thlr. für Zwischenstationen, deren Entfernung nicht über 20 Meilen beträgt.

Jeder Passagier erster und zweiter Kajüte hat 60 ℔. Reise-Effekten frei, das Uebergewicht ist mit 1 Thlr. pro Ztr. zu berichtigen; diese Effekten sind mit deutlichen Adressen zu versehen, und werden an sichern Orten aufbewahrt, jedoch hat jeder Reisende die Wiederabnahme selbst zu besorgen, da hierbei weiter keine Verbindlichkeit übernommen wird; auch ist jeder Passagier bei der Bergfahrt verpflichtet, zur Vermeidung von Aufenthalt, Unannehmlichkeiten und Verlusten, vor Ankunft bei dem Grenz-Zoll-Amte Wittenberge dem Kondukteur des Schiffes eine Angabe derjenigen Gegenstände, die einer Eingangs-Abgabe in Preussen unterworfen sind, zu machen.

Für anständige und billige Bewirthung der resp. Reisenden am Bord der Passagier-Dampfschiffe ist durch gute Restauration gesorgt und wird Mittags Table d'hôte, Abends nach der Karte, zu den laut Taxe fixirten Preisen, gespeist. Zur Unterhaltung der Passagiere dienen Zeitungen, Zeitschriften, Spiele. Wagen und Pferde können, ausser von den Endstationen Magdeburg und Hamburg, vorläufig nur noch von Wittenberge, Boitzenburg und Lauenburg mitgenommen und umgekehrt dahin befördert werden.

Die Frachten für Wagen etc. zwischen Magdeburg und Hamburg sind:

Grosse bepackte Wagen nach Akkord;					
leichte Wagen pro Stück, wenn solche					
von 4	Passagieren	begleitet	werden	8½	Thlr.;
- 3	-	-	-	10	-
- 2	-	-	-	12	-
- 1	-	-	-	14	-

Bemerkung. Elbzölle werden für Wagen nicht mehr erhoben.

Für jedes zu einem Wagen gehörige Pferd 6 Thlr.; Pferde ohne Wagen pro Stück 8 Thlr. —

Hunde, welche auf dem Verdeck festgebunden werden, pro Stück 1 Thlr.

Der Fracht-Tarif

zerfällt in 6 Klassen, nach dem Gewichte der verschiedenen Gegenstände geordnet: Die Fracht ist für einen Ztr. Zoll-Gewicht, excl. Elbzölle und Assekuranz, auf der Strecke zwischen Magdeburg und Hamburg, wie folgt:

Erste Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	6 Ggr. = 7½ Sgr.	8 Ggr. = 10 Sgr.
Schleppschiff.	4 · = 5 ·	5 · = 6¼ ·

Zweite Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	8 Ggr. = 10 Sgr.	8 Ggr. = 10 Sgr.
Schleppschiff.	5 · = 6¼ ·	6 · = 7½ ·

Dritte Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	8 Ggr. = 10 Sgr.	10 Ggr. = 12½ Sgr.
Schleppschiff.	6 · = 7½ ·	8 · = 10 ·

Vierte Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	9 Ggr. = 11¼ Sgr.	12 Ggr. = 15 Sgr.
Schleppschiff.	7 · = 8¾ ·	8 · = 10 ·

Fünfte Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	10 Ggr. = 12½ Sgr.	14 Ggr. = 17½ Sgr.
Schleppschiff.	8 · = 10 ·	12 · = 15 ·

Sechste Klasse.

	Niederwärts.	Aufwärts.
Dampfschiff.	14 Ggr. = 17½ Sgr.	20 Ggr. = 25 Sgr.
Schleppschiff.	12 · = 15 ·	18 · = 22½ ·

Für Waaren, welche in den Frachtbriefen als „Eilgüter“ deklarirt sind, daher vorzugsweise befördert werden, wird die Hälfte des Frachtsatzes der betreffenden Klasse, in welche sie rangiren, mehr berechnet. — Heringe, die Tonne à 3¼ Ztr. Zollgewicht gerechnet, so wie Getreide, Hülsenfrüchte, Meubles, Pretiosen, Gold, Silber und alle nicht namentlich aufgeführten Waaren nach Akkord; für den erstern Artikel ist jedoch der höchste Frachtsatz 5 Thlr. pro Tonne excl. Zölle und Assekuranz. — Pulver und chemische, feuergefährliche Gegenstände werden überall nicht mitgenommen. Terpentinöl per Dampfschiff nur in den Schleppschiffen. — Für Kolli gemischten Inhalts,

wird der Frachtsatz derjenigen Waare, welche zur höchsten Klasse rangirt, berechnet. — Von der Eröffnung der Schifffahrt bis ultimo April und vom 1. Nov. bis zum Schlusse des Dienstes, werden obige Frachtsätze um ein Viertel, als Winterzulage, jedoch nur aufwärts, erhöht, und gelten obige Fracht-Bestimmungen so lange, als die Elbe einen Wasserstand von mindestens 25 Z. unter No. 0 hat und keine andern Bestimmungen erlassen werden. — Voluminöse Kolli und hauptsächlich Gegenstände im Gewicht von 15 Ztr. und darüber können nur mit den Schleppschiffen befördert werden.

Im Gewicht wird der Inhalt eines Frachtbriefes nie unter 1 Ztr. Zollgewicht für Fracht und Zölle berechnet, und gelten ferner

bei Posten unter 5 Ztr.:	bei Posten von und über 5 Ztr.
von 8 bis 32 Pf. für ¼ Ztr.	von 10 bis 24 Pf. für ¼ Ztr.
- 33 — 57 - - ½ -	- 35 — 59 - - ½ -
- 58 — 82 - - ¾ -	- 60 — 84 - - ¾ -
- 83 — 107 - - 1 -	- 85 — 109 - - 1 -

Güter, deren Gesammtgewicht auf einem Frachtbrief nicht über 38 Pf. Zollgewicht oder 39 Pf. Hamburger Gewicht beträgt, können nur mit schriftlicher Genehmigung der preussischen Postbehörde mitgenommen werden. — Alle Güter müssen in Magdeburg spätestens den Tag vor der Abfahrt Abends bis zum Schluss des Packhofes zur bestimmten Einladestelle geliefert und damit die in gesetzlicher Form genau ausgefertigten, mit der Bemerkung „Fracht nach Dampfschifffahrts-Taxe und Bedingungen“ versehenen Frachtbriefe und sonstigen Legitimations-Papiere sogleich übergeben werden, wenn auf Beförderung der Waaren mit dem am nächsten Tage abgehenden Dampfboote gerechnet werden soll; für das am Sonntag abgehende Schiff hingegen können die dafür bestimmten Güter nur bis Sonnabend, Mittag 12 Uhr, für die am Sonntag und Donnerstag früh abgehenden Schleppkähne ebenfalls nur bis Sonnabend resp. Mittwoch, Mittags 12 Uhr, angenommen werden. In Hamburg werden die durch Lokal-Verhältnisse bedungenen Bestimmungen wegen Annahme der Waaren noch besonders veröffentlicht. — Die Empfangnahme der Güter muss in Hamburg sofort nach Ankunft der Schiffe und erfolgter Präsentation der Frachtbriefe geschehen, widrigenfalls die Waaren für Rechnung und Gefahr der Empfänger gelagert werden; in Magdeburg sind die Güter nach Ankunft und Entladung der Schiffe und erfolgter Präsentation der Deklarationen sofort und zwar an der Auslade-Stelle sämmtlich in Empfang zu nehmen, da die Gesellschaft das zu Bodenbringen der zur Packhofs-Niederlage deklarirten Güter nicht mehr besorgen kann. — Die Laderäume der Dampfschiffe und Schleppkähne werden nicht nur von Magdeburg nach Wittenberge und zurück, sondern auch von da nach Hamburg und

zurück mit Plombage-Verschluss versehen, die geladenen Güter sich demnach unter fortwährendem Verschluss befinden; die Kompagnie haftet daher und weil sie die Güter nicht nach dem Gewicht übernimmt, weder für Gewicht und Inhalt, noch für Beschaffenheit der geladenen Waaren, unterwirft sich jedoch bei etwa vorkommenden Differenzen dem in den Statuten der Gesellschaft ausgesprochenen schiedsrichterlichen Verfahren. — Bei etwaigen Elbzoll- und Steuer-Kontraventionen behält sich die Gesellschaft, da die zollamtlichen Deklarationen nur auf Grund der empfangenen Frachtbriefe abgegeben werden, eine ganze oder theilweise Revision der geladenen Waaren, aber des Zeitverlustes wegen in Wittenberge nicht bewirkt werden kann, das Recht vor, ihren Regress entweder an den Empfänger oder Absender zu nehmen, ohne selbst dafür verantwortlich zu sein. Eben so geht die Verbindlichkeit des betreffenden Schiffsführers, als Begleitschein-Extrahent bei einem Steuer-Prozesse, beim Erscheinen des ersten Resoluts auf den Empfänger über, und ist dieser gehalten, die nöthigen Schritte, als: Rekurs zu ergreifen, ein gerichtliches Verfahren einzuleiten oder aber sich bei dem Resolute zu beruhigen und die erkannte Strafe und Kosten zu zahlen, selbst zu besorgen. Auch erklärt die Gesellschaft, dass jeder Frachtbrief über per Dampf- oder Schleppschiff verladene Waaren nur nach den Bestimmungen dieses Tarifs für sie Verbindlichkeit hat und von ihr sonach betrachtet wird; ebenso erkennt jeder Empfänger von Waaren ausdrücklich an, ein Exemplar dieses Tarifs empfangen und sich den vorstehenden Bestimmungen unterworfen zu haben.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens, und Vergleichungen.

Vom Jahre 1838 bis zu Ende des Jahres 1840, in welchem Zeitraume die Magdeburger Gesellschaft für sich allein bestand, ergaben sich folgende Resultate.

Im J. 1838 wurden von einem Dampfschiffe, „Kronprinz von Preussen“, 34 Doppel-Reisen gemacht, mit welchen

	Thlr.	Sgr.	Pf.
2705 Passagiere mit einer Einnahme von	15326	28	2
und 9966¼ Ztr. Güter - - - - -	6324	3	1
zusammen	21651	1	3

befördert wurden.

Im J. 1839 war die Anzahl der von 2 Dampfschiffen gemachten Fahrten 65; der Transport bestand dagegen aus

	Thlr.	Sgr.	Pf.
4678 Passagieren mit einer Einnahme von	23708	25	3
18372½ Ztr. Güter - - - - -	12115	18	4
zusammen	35824	13	7

Im J. 1840 waren 3 Dampfschiffe im Dienste, von welchen 120 Reisen zurückgelegt wurden. Diese brachten eine Gesammt-

einnahme von 55781 Thlr. 4 Sgr. 5 Pf. ein, welche aus der Beförderung von

		Thlr.	Sgr.	Pf.
8452 Passagieren	mit einer Einnahme von	38356	8	1
und 32775 Ztr. Gütern	- - - -	17424	26	4
	zusammen	55781	4	5

gelöst wurde.

Dividenden incl. Zinsen konnten gezahlt werden: 1838: 4 p. Ct., 1839: 6 p. Ct., 1840: 5 p. Ct.

Die Betriebsresultate des Jahres 1841 stellten sich, nachdem die Vereinigung mit der Leipzig-Hamburger Gesellschaft erfolgt war, noch günstiger, indem sämmtliche 7 Schiffe 229 Doppelreisen machten und dabei beförderten

		Thlr.	Sgr.	Pf.
17719 Passagiere	mit einer Einnahme von	101383	11	1
122828¾ Ztr. Güter	- - - -	61830	10	1
	zusammen	163213	21	2

Nach Abzug sämmtlicher Betriebs- und Verwaltungskosten lieferte die Dampfschifffahrt einen reinen Gewinn von 66581 Thlr., und die Maschinenfabrik von 23279 Thlr., zusammen 89861 Thlr. Dieses günstige Resultat war um so erfreulicher, als die Direktion dadurch im Stande war, bedeutende Abschreibungen auf den Werth ihrer Grundstücke, Schiffe, Utensilien u. s. w. vorzunehmen, eine Dividende von 6 p. Ct. zu vertheilen und demnächst noch 22773 Thlr. dem Reservefonds zu überweisen.

Diese günstigen Resultate konnten aber bei dem seit 100 Jahren unerhört niedrigen Wasserstande i. J. 1842 nicht erzielt werden, dennoch betrugen die Einnahmen jenes Jahres in 155 Doppelreisen:

für 11302 Passagiere	55410	Thlr.	6 Sgr.	11 Pf.
- 99994½ Ztr. Güter	50326	-	22 -	10 -
	105736	-	29 -	9 -

Der nach Zahlung einer Dividende von 4 p. Ct. im Verhältniss zu den Ausgaben des Jahres 1842 hiernach entstandene Verlust der Gesellschaft mit 17895 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. wurde indess durch den Gewinn der Maschinenfabrik mit 19412 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. vollkommen übertragen. Im J. 1843 stellten sich die speziellen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben wie folgt.

a) Dampfschifffahrt in 312 Reisen:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
aus dem Güterverkehr - - Passagierverkehr }	195189	1	3

Davon ab:

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Kohlen-Verbrauch	72809	25	-
Oel, Fett, Werg, Seife	3914	-	-

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Gehalte und Löhne, Schiffsequipage, Schiffsführer, Kondukteure, Steuerleute, Maschinisten, Rekognitionsgebühren für Preussen	27943	17	-			
Agentur-Provision in Hamburg und die Stationen	9616	6	-			
Bureau-Verwaltung und Gehalte	5516	-	-			
Fahrtbezeichnung, Fuhrgeld, Kahnmiethe	1464	8	-			
Packhofs-Einlade- und Ausladekosten, Miethe	4597	5	-			
Insertions- und Druckkosten	2710	4	-			
Wäsche, Reinigung der Schiffe	1601	19	-			
Vergütung auf Frachten, Passagegelder, Verlust, Porto, Gerichtskosten, ausländische Rekognitions-Gebühren, Verlust an Elbzöllen	6747	28	-			
				136920	22	-
				58268	9	3
Ferner ab:						
Zinsen von 346000 Thlr. Kapitalwerth der Dampfschiffe und Schleppkähne à 4 p. Ct.	13856	-	-			
Abschreibung $5\frac{1}{2}$ p. Ct.	18800	-	-			
Reparaturen	21991	29	10			
Abrundung des Werths der Dampfschiffe	117	25	1			
				54765	24	11
so dass nach Abzug sämmtlicher Kosten, 4 p. Ct. Zinsen und $5\frac{1}{2}$ p. Ct. Abschreibung, sich für die Dampfschifffahrt ein reiner Ueberschuss von				3502	14	4
herausstellte, während						
b) die Maschinenfabrik einen Reinertrag von				10530	12	9
lieferte. Es konnten also zusammen dem Reservefonds gut geschrieben werden, welcher sich dadurch auf 61001 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf. erhöhte. Der reine Gewinn mit Einschluss der Zinsen betrug demnach i. J. 1843: 8 p. Ct.				14032	27	1

Die Einnahmen des Jahres 1843 überstiegen somit die Einnahmen des besten Jahres 1841 um 31976 Thlr. 10 Sgr. 1 Pf.; dennoch war das Endresultat nicht so günstig ausgefallen als in

jenem Jahre, da die Durchschnitts-Einnahme pro Reise 1841: 712 Thlr. 20 Sgr., hingegen 1843 nur 625 Thlr. 8 Sgr. und selbst in dem unglücklichen Jahre 1842 der Durchschnitt noch 682 Thlr. 25 Sgr. pro Reise betrug. Nach diesem Resultate lag es auf der Hand, dass die Einnahme des Jahres 1843 mit der stattgehabten Mehrzahl Reisen nicht gleichen Schritt gehalten und die Gesellschaft theilweise in den Erwartungen bei Ankündigung von wöchentlich 9 Passagierfahrten in so fern getäuscht war, als es sich herausgestellt hatte, dass bei einer zweimaligen Fahrt pro Tag nur dann auf regelmässige Passagier-Frequenz zu rechnen sei, wenn die Mittel es gestatteten, täglich zwei Mal fahren zu können. Da sich ferner ergab, dass die sogenannten Eilfahrten i. J. 1843 im direkten Anschluss an die Abfahrts- und Ankunftszeit der Eisenbahn stets am frequentesten waren, so wurde für das Jahr 1844 nur täglich eine Passagierfahrt, sowohl von Magdeburg als von Hamburg, welche genau mit den Fahrten der Eisenbahn korrespondirten, eingerichtet, und dadurch der grosse Vortheil erlangt, dass, da es den Bemühungen der Direktion endlich gelungen war, die freie und ungehinderte Vorbeifahrt bei den hannöverschen Elb-Zoll-Aemtern zu erlangen, die Nächte zu Hülfe genommen und die Reisen in viel kürzerer Zeit als bisher bewirkt werden konnten.

Im J. 1844 stellte sich nun der Dampfschifffahrts-Betrieb, wie folgt, heraus:

Die Anzahl der Reisen war 289¼.

			Thlr.	Sgr.	Pf.
Personen-Frequenz	23942 Personen.	Einnahme	95391	24	4
Güter -	235713¾ Ztr.	-	89772	28	1
		Gesammt-Summe	185164	22	5

Die Einnahmen waren also um 10024 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf. geringer als 1843, die Durchschnittseinnahmen einer Reise aber dagegen höher, indem sie 638 Thlr. 18 Sgr. betrugen. — Die transportirten 235713¾ Ztr. hatten einen Gesammtwerth von 15,629398 Thlr., und zwar

zu Berg befördert	160472 Ztr.	9,767855 Thlr.
- Thal -	75241¾ -	5,861543 -

Diese wurden versichert bei der Magdeburger-Wasser-Assekuranz-Compagnie, bei der Sächsischen Fluss-Assekuranz-Compagnie zu Leipzig, bei der erneuerten Fluss-Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg. Der Durchschnittswerth für eine Fahrt stellte sich bei Schleppkähnen zu Berg 66632 Thlr., zu Thal 30437 Thlr.

- Dampfschiff St. Leipzig -	23692	-	-	33874	-
- - St. Hamburg -	18504	-	-	21057	-
- - Paul Friedrich -	21657	-	-	19983	-
- - St. Magdeburg -	24025	-	-	24357	-
- - Courier -	23637	-	-	22349	-
- - Elisabeth -	13902	-	-	12364	-

Die Bilanz ultimo Dez. 1843 stellte sich wie folgt:

Debitoren.	Thlr.	Sgr.	Pf	Kreditoren.	Thlr.	Sgr.	Pf.
An Kassen-Konto	7888	17	10	An Aktien-Kapital-Konto	358875	—	—
- Wechsel-Konto	7111	3	—	- Konto pro conti correnti			
- Dampfschiffe u. Schleppschiffe				- Kreditores			
- Dampfschiff Elisabeth 47000 Thl.				laut Auszug 173192 Thl. 15 Sgr. 3 Pf.			
- - Merkur 34000 -				ab Debitores			
- - St. Magdeburg 47000 -				laut Auszug 77645 - 1 - 8 -			
- - Kronprinz 31000 -							
- - Leipzig 33500 -				An Reservefonds-Konto	95547	13	7
- - Hamburg 43800 -				- Aktien-Reserve-Konto	61001	24	9
- - Paul Friedrich 45300 -				- Interims-Konto	1531	20	—
- - Courier 37400 -				incl. 120614 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf.			
- Schleppkähne . . . . 17600 -				laufende Tratten	140658	7	6
	356600	—	—	- Dividenden-Konto	14412	22	—
Inventarium-Konto	14328	16	2				
Maschinenfabrik in Buckau . . . . Immobilien . . . . . Utensilien . . . . . Materialien	286098	20	10				
	672026	27	10		672026	27	10

Der Kours der Aktien war in der letzten Zeit 80 B.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Magdeburg, z. v. Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.
b) Tangermünde, 4100 Ew., schönes altdeutsches Rathhaus; Bleischrot-, Oel-, Zucker-Fabrik, Fischerei, Schifffahrt; Elbzoll. Gasth. Adler. — Stendal mit sehenswerther Kirche, 6400 Ew. liegt elbabwärts $1\frac{1}{2}$ M. von da. — Gasth. Adler, Schwan.
c) Havelberg, z. v. D.
d) Wittenberge an der Stegenitzmündung, 1800 Ew., Oel-Fabrikation; Revisionszollamt gemeinschaftlich für Preussen, Hannover, Holstein-Lauenburg und Mecklenburg.
e) Lenzen an der Böcknitz, $\frac{1}{4}$ M. von der Elbe, 2800 Ew., alte Kirche mit schönem Taufstein.
f) Dömitz, 2700 Ew., befestigte Stadt auf einer von der Elbe gebildeten Insel; etwas Schifffahrt und Handel; mecklenburgisches Elbzollamt; Gasth. Rotheshaus.
g) Hitzacker mit 1000 Ew., an der Mündung der Jeetze in die Elbe, altes Schloss, Getreidehandel, und Bleckede mit 1600 Ew., hannoversche Zollämter, in der schönen Elbmarsch belegen. Landeinwärts 1 M. das Königl. Jagdschloss Göhrde mit sehenswerthem Wildpark.
h) Boitzenburg, am r. U., 3600 Ew.; Brennerei, Brauerei, Fischfang, Schifffahrt, Handel mit Landesprodukten; mecklenburgisches Zollamt; grosser Marktplatz, Schützenhaus, Schlossberg; Gasth. Rothehaus, schön belegen.
i) Lauenburg, am r. U., hübsch gelegen, 3600 Ew., Elbzoll; Schifffahrt, Spedition durch die Ausmündung des Stecknitzkanals sehr begünstigt; rasche Schiffsverbindung mit den wichtigsten Stationen der Oberelbe. Gasth. Rathskeller, Schwan.
k) Hoope mit Elbfähre und regelmässiger Dampfschifffahrt nach Hamburg; Omnibus über Winsen an der Luhr nach dem 3 M. entfernten Lüneburg; z. v. Hannov. Nordbahn.
l) Harburg, z. v. Hannov. Nordbahn.
m) Hamburg, z. v. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

D. Dampfschifffahrt zwischen Potsdam und Hamburg.

1. Geschichte des Unternehmens.

Im J. 1828 bildete sich eine Gesellschaft zur Beförderung der Dampfschifffahrt in Berlin; das erste von dieser Gesellschaft erbaute Schiff passirte unter dem Namen „Berlin“ im Sept. 1823 zuerst die Elbe niederwärts, wurde aber erst im Frühjahre 1829 für die Stromstrecke zwischen Hamburg und Berlin in Fahrt gesetzt. Die Maschine dieses Schiffes entsprach jedoch nicht den

davon gehegten Erwartungen, denn trotz mehrfachen versuchten Verbesserungen waren und blieben die Leistungen höchst mittelmässig, selbst bei einem enormen Kohlen-Aufwande. Auch war das Schiff nicht flachgehend genug gebaut, um, mit Gütern befrachtet, bei mässigem Wasserstande fahren zu können. Diesem letzteren Uebelstande möglichst entgegen zu wirken, liess man die Waaren und Gegenstände in andere Schiffe laden, welche von dem unbefrachteten Dampfschiffe bugsirt wurden. Es wurde durch die Einführung solcher Schleppkähne allerdings eine jedoch durchaus nicht regelmässige Dampfschifffahrt erlangt, wenigstens für die Strecke zwischen Hamburg und dem sogenannten Havel-Orte bei Havelberg. Von dort aber bis Berlin und umgekehrt konnte das schwerfällige Schiff „Berlin“ selten gebraucht werden, und die Gesellschaft sah sich daher genöthigt, für die letztere Stromstrecke ein flachgehendes Schiff bauen zu lassen. Dies geschah, und im Sommer 1830 wurde solches unter dem Namen „Henriette“ in Fahrt gebracht. Von dieser Zeit an wurden bei Havelberg die Schleppkähne dergestalt gewechselt, dass das Schiff Berlin sie von Hamburg bis Havelberg, und Henriette von da bis Berlin brachte. So bestand diese Dampfschifffahrt bis zum Jahre 1831, als die Gesellschaft sich veranlasst fand, das Unternehmen aufzugeben. Hierdurch würde nun eine Hemmung der Dampfschifffahrt eingetreten sein, hätte sich nicht zu dieser Zeit die Königl. Seehandlungs-Societät entschlossen, das fragliche Unternehmen an sich zu bringen und fortsetzen zu lassen. Auf Gefahr der eben gedachten Societät wird nun die Dampfschifffahrt zwischen Berlin seit Eröffnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn aber, zwischen Potsdam und Hamburg, seit 1831 bis auf den heutigen Tag erhalten.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die K. Seehandlung hat im Ganzen 7 Dampfschiffe auf der Spree, Havel und Elbe im Dienste, den „Delphin“ und „Berlin“ für die Schleppschifffahrt, die „Havel“, den „Falken“, „Prinz Karl“, „den Adler“, „Alexandria“ für Passagier- und Vergnügungsfahrten, letztere theils nach der Pfaueninsel, theils nach Brandenburg. Ausserdem besitzt sie 10 Schleppschiffe. Das zuletzt mit der Maschine und allen Theilen auf der Maschinenfabrik der Königl. Seehandlung in „Moabit“ hergestellte Schiff hat eine Länge von 127 F. und eine Breite (einschliesslich der Radkasten) von $24\frac{1}{2}$ F. Es enthält zwei Dampfmaschinen mit schwingenden Cylindern von zusammen 32 Pferdekraft. Der Körper des Schiffs ist ganz aus gewalztem Eisenblech konstruirt und hat nicht mehr Holz als zur innern Beschaalung und zum Verdeck nothwendig ist. Es geht nur 24 Z. tief und hat durch die Kraft der Maschinen und die Leichtigkeit des Baues eine sehr grosse Schnelligkeit; auch bezeugt die Vollkommenheit des Baues, dass es ohne bemerkbare Erschütterung geht.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Nach der Bekanntmachung für das J. 1845 werden wöchentlich 3 Personenfahrten zwischen Potsdam und Hamburg gemacht und zwar:

Von Potsdam: Montags, Donnerstags u. Sonnabends 9 U. Vorm.
- Hamburg: - - - 5 U. Morg.

Die den Passagieren gewidmete Fürsorge und die Schnelligkeit der Schiffe, welche zum öftern, allen Aufenthalt mit eingerechnet, die 51 deutsche M. betragende Reise zwischen Potsdam und Hamburg stromabwärts in noch nicht 24 St. und stromaufwärts in 24 — 30 St. zurücklegen, finden allgemeine Anerkennung. Passagiere zahlen zwischen Potsdam und Hamburg und umgekehrt:

	stromabwärts von Potsdam nach Hamburg.	stromaufwärts von Hamburg nach Postdam.
1te Kajüte	8 Thlr.	7 Thlr.
2te -	6 -	5 -

Familien von 3 Personen und darüber, wenn sie aus unverheiratheten Kindern bestehen, geniessen die Vergünstigung, nur ¾ des Passagiergeldes zu entrichten. Auf jede andere Verwandtschaft hat diese Begünstigung keine Anwendung. Kinder unter fünf Jahren sind frei vom Passagiergeld; dagegen zahlen Kinder über fünf Jahre volles Passagiergeld. An Gepäck sind 60 ℔. frei, das Uebergewicht ist mit 3 Pf. pro ℔. zu vergüten. Ausserdem werden an verschiedenen Sonntagen Vergnügungsfahrten von Potsdam nach Brandenburg, Hin- und Rückfahrt für 15 Sgr.; von Potsdam nach Templin desgl. für 4 Sgr.; an einzelnen Wochentagen zwischen Potsdam und der Pfaueninsel desgl. für 4 Sgr. gemacht. — Die Abfahrten der Bugsir-Fahrten zwischen Berlin und Hamburg erfolgen regelmässig jeden Sonntag Morgen von Berlin wie von Hamburg; an beiden Plätzen liegen Schleppschiffe zur Aufnahme von Gütern bereit. Frachttarife und Assekuranzstatuten sind bei dem Agenten Anker, Taubenstrasse No. 10, in Berlin zu haben, bei dem auch Passagier-Billets gelöst werden können.

5. Ergebnisse des Unternehmens.

Im J. 1843 wurde von dem Gütertransport und der Passagierbeförderung zwischen Berlin und Hamburg, so wie von den Lustfahrten auf der Havel nach Abzug der Ausgaben ein Ertrag von 14561 Thlr. bezogen. Dieser Ertrag ist jedoch keineswegs als reiner Gewinn anzusehen, sondern reichte immer noch nicht hin, die Zinsen des Anlagekapitals und die Reparaturkosten, so wie den durch den Gebrauch sich vermindernden Werth der

Schiffe vollständig zu decken. Mit den Güterfahrten wurden 137 Ladungen mit 113816 Ztr. 94 ℔. befördert.

Das Unternehmen hat mit vielen, in der mangelhaften Beschaffenheit der Flüsse und in der Enge der Brücken und Kanäle liegenden Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, und ist von der Seehandlungs-Societät nur deshalb fortgesetzt worden, um die grossen Vortheile, welche die Dampfschifffahrt gewährt, auch den nächsten inländischen Gewässern nicht entgehen zu lassen, wobei ein pekuniärer Gewinn nur für die Zukunft in Aussicht gestellt werden konnte, in der ersten Zeit aber nicht unbedeutende Opfer gebracht werden mussten. In Betracht der vorhandenen Hindernisse befindet sich das Unternehmen jetzt auf dem Standpunkt, dass dasselbe allen billigen Anforderungen genügt. Die Passagierfahrten gewähren eine schnelle, bequeme und wohlfeile Beförderung; die Frachtgüter aber werden durch die Dampfschifffahrt zwischen Berlin und Hamburg nicht bloss rascher und regelmässiger befördert, sondern sie werden auch unter strengem Verschluss gehalten, und, dadurch der Unredlichkeit einzelner Schiffer entzogen, dem Empfänger unversehrt überliefert. Gegenwärtig und so lange die Eisenbahn nach Hamburg noch nicht hergestellt ist, würde die Einstellung der Dampfschifffahrt der Seehandlung ein wahrer Verlust für das grössere merkantilische Publikum sein, welches die Vortheile der rascheren und wohlfeileren Beförderung und der richtigen und unversehrten Ablieferung der anvertrauten Güter so richtig würdigt, dass für solche Güter, welche eine Vertheuerung des Transports vertragen können, die höheren Frachtsätze, welche die Dampfschifffahrt wegen ihrer Mehrkosten unabweislich bedingen muss. gern gezahlt werden und die Menge der durch die Dampf- und Schleppschiffe der Seehandlung beförderten Güter von Jahr zu Jahr immer mehr zugenommen hat.

6) Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiter der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Potsdam, z. v. Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

b) Brandenburg, von der Havel durchflossen, 14060 Ew., bedeutende Manufakturen in Wolle, Baumwolle, Leden Flachsmaschinenspinnerei; Schiffbau; Telegraph; Katharinenkirche, Domkirche, Rathhaus mit Rolandsäule. Die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird dieser Stadt eine für den Verkehr noch höhere Bedeutung verleihen. Gasth. Hôtel de Brandenbourg, Goldner Engel, Goldene Kugel. Bald hinter Brandenburg wendet die Havel sich nordwestl. und von diesem Punkte geht der Plauensche Schiffgraben aus, welcher 4½ M. weiter in die Elbe mündet. An dem Kanale in der Mitte liegt Genthin, 2200 Ew. Gasth. Goldner Stern. An der Havel folgt

c) Rathenow, 5200 Ew., Bildsäule des grossen Kurfürsten; Wollmanufakturen, Fabk. optischer Instrumente.
d) Havelberg, auf einer Insel der Havel, 2800 Ew., Domkirche; Zuckersiederei, Wollmanufaktur; Schiffbau, Schifffahrt.
e) Wittenberge und folgende Plätze z. v. unter *C.*

E. Dampfschifffahrt zwischen Boitzenburg und Hamburg.

Auf Anregung des Herrn v. Laffert auf Lesen bildete sich im J. 1841 in Boitzenburg ein Aktienverein, um von dort eine Dampfschifffahrt ins Werk zu setzen, und damit Omnibus von Boitzenburg aus über Ludwigslust nach Schwerin und von dort in das Innere Mecklenburgs in Verbindung zu bringen. Die Regierung zu Schwerin billigte das Unternehmen, worauf die Fahrten im Frühjahre 1842 begannen. Ungeachtet mehrerer ungewöhnlicher Hemmungen lieferte das Unternehmen ein günstiges Resultat; die Gesellschaft liess daher in der Maschinenfabrik der vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Kompagnie zu Luckau ein neues Dampfschiff „Friedrich Franz" von 125 F. Länge bauen.

Am 2. Mai 1843 wurde damit die Einweihungsfahrt von Boitzenburg nach Hamburg gemacht, und seitdem, mit Ausnahme der Wintermonate und Sonntage täglich von Boitzenburg Mrgs. 6 Uhr und von Hamburg Nachmittags 2 Uhr gefahren. —

Die auf dieser Fahrt berührten Ortschaften sind unter Litt. *C.* bezeichnet; die Reise dauert nach Hamburg 3 bis 4 St., nach Boitzenburg 6 St.

F. Dampfschifffahrt zwischen Hoopte und Hamburg.

Ein für den Transito-Verkehr Lüneburgs sehr wichtiges Mittel, die Schifffahrt zwischen Hamburg und dem genannten Orte durch Dampfkraft zu beschleunigen, war schon lange dringender Wunsch der Spediteure und Schiffer nicht nur, sondern auch der Regierung gewesen. Schon im J. 1829 wurde ein darauf gerichtetes Projekt, die Anschaffung eines Dampfbootes zum Bugsiren der Schiffe zwischen Hamburg und Hoopte durch eine Regierungs-Kommission sorgfältig geprüft, auch desfallsige Versuche mit einem dazu gemietheten Dampfschiffe auf der Elbe angestellt. Obwohl selbige den Erwartungen entsprachen, so schien es doch damals an der erforderlichen Energie zu fehlen und die Sache blieb liegen. — Im J. 1839 trat jedoch eine Aktien-Gesellschaft zusammen, welche zur Anschaffung eines theils die Schiffe bugsirenden, theils Passagiere u. s. w. befördernden Dampfschiffes vorläufig 25000 Thlr. unterzeichnete. — Der Plan wurde von der Regierung beifällig aufgenommen und hierauf zu Anfang des Sommers 1840 zwischen Hoopte und Hamburg ein elegantes Dampfboot, welches aus einer Ham-

burger Maschinenfabrik hervorgegangen war, in Fahrt gesetzt Dieses Winser Dampfschiff „Delphin“ macht in den Sommermonaten die Hin- u. Rückfahrt tägl. ein bis zweimal und befördert sowohl Reisende, als Güter und Wagen. Zwischen Hoopte und Lüneburg sind Omnibusfahrten eingerichtet, durch welche den Reisenden bis Uelzen hin die Möglichkeit gewährt wird, täglich für geringe Kosten nach Hamburg zu gelangen und noch an demselben Tage in die Heimath zurückzukehren. —

Hinsichtlich der am Wege liegenden Orte ist das unter Litt. *C.* Gesagte zu vergleichen.

G. Dampfschifffahrt von Hamburg und Altona nach den Elbstationen, nach Helgoland, Norderney, England, den Niederlanden und Frankreich.

Da die Abfahrzeiten sehr häufig sich ändern, so sind solche um so weniger hier angegeben, als sie an allen Stationen der Ober- und Unterelbe zu erfahren sind.

A. Hamburgische.

Auf Hull: Hamburg 160 und Leeds 160 Pferdekraft.

Nach den Elbstationen.

Auf Helgoland und Norderney: Henriette 80 Pferdekraft, 130 F. l., 19 ½ F. b., 10¾ F. t.; Patriot 80 Pfk., 128½ F. l., 20 F. b., 12½ t., u. Elbe 80 Pfk., 121½ F. l., 19½ b., 10¾ F. t.
Auf Harburg: Phönix 70 Pferdekraft.

B. Englische.

Auf London: Neptun 200, Caledonia 220, John Bull 180 und Count. of Lousdale 200 Pferdekraft.
Auf Hull: Transit 160, Wm. Darley. 200, Victoria 400, Rob. Roy 160, Helen M'Gregor 240, Queen of Scotland 150 und Magaret 150 Pferdekraft.
Auf Goole: Glen Albyn 120 Pferdekraft.

C. Holländische.

Auf Amsterdam: Willem de Eerste 160 und Beurs van Amsterdam 120 Pferdekraft.

D. Französische.

Auf Havre: Paris 180 und Havre 140 Pferdekraft.

E. Hannoversche.

Auf Harburg: Primus 24 Pferdekraft (zu vergl. jedoch der unter dem 18. Febr. 1845 geschlóssene Vertrag).
Auf Stade: Gutenberg 36 Pferdekraft.

F. Dänische.

Auf Glückstadt: Glückstadt 60 Pferdekraft.
Auf Itzehöe: Stör 45 Pferdekraft.

Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Hamburg, z. v. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.
b) Harburg, z. v. Hannoversche Nordbahn.
c) Altona, z- v. Altona-Kiel Eisenbahn.
d) Ottensen, nahe an Altona, 1900 Ew., Stahlbrunnen, mit einer Menge schön belegener Landhäuser, Kirchhof mit Klopstocks Grab; neben dem Orte der bekannte und viel besuchte Rainvillesche Garten. In der Nähe Flottbeck mit berühmter Baumschule und Gewächshäusern.
e) Neumühlen, 500 Ew., am r. Elbufer; grösstentheils von Fischern, Schiffern und Lootsen bewohnt. Auch hier sind, wie fast am ganzen Ufer nach Blankenese, sehr liebliche Landhäuser und Gärten.
f) Oevelgönne und Nienstäden Dörfer am Holsteinschen Ufer, welche, selbst anmuthig belegen, einen Kranz schöner Landsitze um sich haben.
g) Blankenese, etwa 1½ M. von Altona, mit 3500 Ew., deren Ever (Schiffe) mit Fischerei und Frachtschifffahrt beschäftigt, an allen Küsten des deutschen Meeres in Menge zu finden sind, Lieblingsausflug der Hamburger, die Elbufer sind hier nicht ohne landschaftlichen Reiz. Fähre über die zur Ebbezeit etwa ½ M. breite Elbe nach Kranz im Alten Lande des Königr. Hannover.
h) Dieses „Alte Land“, ein zwischen Stade und Buxtehude an der Elbe belegener, 3½ M. langer, ½ bis 1 M. breiter höchst fruchtbarer Marschdistrikt, erzeugt Obst, Hanf, Flachs, Getreide, Kartoffeln, weissen Kohl, Meerrettig, Heu und Stroh in Menge; welche die Altländer in eigenen Schiffen aus ihren vielen kleinen Häfen an der Elbe, Este und Luhe verfahren. Am Rande der Geest liegt
i) Buxtehude, etwa 1½ M. von der Ausmündung der Este in die Elbe, 2400 Ew., mit einigen bedeutenden fabrikmässigen Etablissements in Kalk und Cement, Schiffbrod, Oel, Leder, Seife, Papier; Schiffbau und Handel mit jenen Fabrikaten, auch Holz, Borke, Wolle.
k) Stade, an der Schwinge, ½ M. von deren Mündung, wo Brunshausen, die bekannte, wenn auch nicht eben beliebte Elbzollstätte, sich befindet, mit 6000 Ew., treibt einen beträchtlichen Handel mit Landesprodukten.
l) Von der Schwinge bis zur Oste zieht sich das Land Kehdingen hin, eine höchst fruchtbare Marsch, deren Bewohner ihre Erzeugnisse (Getreide, Oelfrüchte, Stroh, Torf, Steine u. s. w.) nach den wichtigsten Städten der Unterelbe führen; oder Fische fangen und verschiffen; oder als Kapitaine, Steuerleute und Matrosen auf fremden Schiffen fahren.

m) Neben der Oste liegt eine der schönsten Marschen der Hannoverschen Provinz Bremen, deren Hauptort Neuhaus, 1000 Ew., ist, welches namentlich eine grosse Menge Ziegelwaaren, Getreide, auch Torf und Holz aus der hinterliegenden Geest versendet.

n) Glückstadt, am r. Elbufer, ist bereits bei der Altona-Kiel Eisenbahn beschrieben.

o) Von der Oste bis zur Grenze des Hamburgischen Amts Ritzebüttel liegt der schöne und reiche Marschdistrikt Land Hadeln mit seinem Hauptorte Otterndorf, und auf der Geest landeinwärts Bederkesa, 1200 Ew., an einem See, welcher die anmuthigsten Umgebungen hat.

p) Am r. Elbufer ist nur noch Brunsbüttel zu erwähnen mit 1500 Ew., einem kleinen Hafen, dessen Fahrzeuge auf Fischfang und Frachtfahrt ausgehen.

q) Cuxhaven, 900 Ew., mit Nothhafen, Leuchtthurm, Lootsenstation, Quarantaineanstalt, Telegraph, hat ein ziemlich besuchtes Seebad. Die Aussicht von der Alten Liebe ist sehr anmuthig, die eine M. breite Elbe, deren Mündung noch 4 M. entfernt ist, mit ihrem regen Verkehrsleben, ihren hochgehenden Wellen und reichen Gestaden, liegt ausgebreitet vor dem Beschauer, dessen Blick namentlich durch die Leuchtthürme der Insel Neuwerk und die Hamburger Schiffstationen gefesselt wird. —

III. Dampfschifffahrt auf der Weser und deren Einflüssen.

A. Gesellschaft der Werra-Dampfschifffahrt von Münden nach Wanfried; und Plan zur Schiffbarmachung der obern Werra von Wanfried bis Gerstungen.

Ein Verein, zu diesem Zwecke i. J. 1845 gebildet, ernannte den Bau-Insp. Frans in Münden zum Direktor. Dieser forderte nun zu Aktienzeichnungen auf und bemerkte dabei, dass das erste Schiff unter seiner Leitung zu Münden von Holz erbaut, die wesentlichen maschinellen Theile aber auf der kurfürstlichen (unterhalb Münden an der Weser gelegenen) Eisenhütte zu Veckerhagen verfertigt werden sollen. — Der Einladung voran steht ein amtliches Attest der Berg- und Hütten-Inspektoren Pfort und Thomas, durch welches bezeugt wird, dass das Fahrwasser der Werra auf der Strecke zwischen Münden und Wanfried, nach einer genauen Untersuch, ungnoch eine Tiefe von

18 Zoll habe und nach Korrektion weniger Stellen sich zur Befahrung mit Dampfschiffen eigne; ferner dass die vorgelegte Zeichnung eines Dampfschiffes für die Werra sowohl hinsichtlich der Konstruktion des Schiffskörpers und der Maschineneinrichtung, wie auch in Betreff der guten innern Ausstattung desselben ihren vollen Beifall habe. Das Schiff soll hiernach eine Länge von 90 F. (ohne Ruderrad), eine Breite von 13 F., eine Höhe von 8 F. und beladen mit 100 Passagieren und hinreichendem Kohlenvorrath einen Tiefgang von 14 bis 15 Z. erhalten. Da durch die Dampfschifffahrt auf der Werra eine schnelle direkte Verbindung Thüringens nebst Anschluss an die Kassel-Leipziger Strasse und an die Friedrich-Wilhelms-Nord-Eisenbahn mit der Nordsee ins Leben gerufen wird, so lässt sich wohl mit Zuversicht voraussetzen, dass die Regierungen aller Staaten, welche an die Werra grenzen, ein Unternehmen befördern werden, welches das Interesse der Bewohner erheischt.

B. Dampfschifffahrt auf der Fulda.

Im J. 1843 unternahm Hr. Wüstenfeld in Münden, ein Dampfschiff „Eduard“ genannt, bauen zu lassen, welches die Fulda befahren sollte. Die Maschine wurde von Henschel & Sohn in Kassel verfertigt, das Schiff selbst von Eduard Wüstenfeld in Münden aus Holz. Die Länge des Schiffes ist 100 F., Breite ohne Räder 9½ F., mit Rädern und Räderkasten 17½ F., Tiefgang unbeladen 14 Z., beladen 16 Z., versehen mit einer Hochdruckmaschine von 16 bis 20 Pferdekraft. Dasselbe machte im Sept. 1843 eine Versuchsfahrt auf der Weser von Münden nach Bremen und herauf. Nach Beendigung dieses Versuches eröffnete es regelmässige Fahrten zwischen Münden und Hameln, stellte diese aber in der Mitte des Okt. 1843 ein, legte auf die Fulda über und lag hier Behufs einiger Vervollkommnungen bei Kassel. Im Anfange des Jahres 1844 befuhr es abermals die Weser von Münden bis Hameln, später aber die Fulda von Münden bis Kassel.

C. Dampfschifffahrt auf der Unterweser und Hunte.

Zur Begründung dieses gemeinnützigen Unternehmens forderte Herr Ichon, rühmlichst bekannt durch seine Bemühungen um die Dampfschifffahrt von Bremen nach Amsterdam und Hull, in der Mitte des Oktobers auf und liess zu dem Ende, an alle Bewohner der Weserufer, des Grossherzogthums Oldenburg und der angrenzenden hannoverschen Länder die Aufforderung ergehen, sich einer zu errichtenden Gesellschaft durch Zeichnung von Aktien anzuschliessen. Es ist der Plan, wo möglich durch drei Dampfschiffe die Unterweser und die Hunte befahren zu lassen, wovon das eine, geeignet, um zu jeder Zeit alle seichten Stellen der Weser ohne Schwierig-

keit passiren zu können, zwischen Bremen und Elsfleth — ein grösseres und stärkeres zwischen Elsfleth und Bremerhaven, — ein drittes, den Lokalverhältnissen der Hunte angepasst, zwischen Elsfleth und Oldenburg — so fahren würde, dass von Bremen, Oldenburg und Bremerhaven, jeden Morgen und jeden Nachmittag ein Dampfschiff abgehen, und also von jedem Orte, nach jedem Orte, alle Zwischenpunkte inbegriffen, täglich zweimal Gelegenheit vorhanden sein würde. Gewiss darf diesem Unternehmen der günstigste Erfolg vorausgesagt werden, um so mehr, als der Grossherzog von Oldenburg auf Eingabe der Unternehmer bereits verfügt hat: 1) dass der zu bildenden Aktiengesellschaft ein Privilegium zu ausschliesslicher Betreibung einer regelmässigen Dampfschifffahrt auf der Hunte auf 10 Jahre zugesichert werde; ferner 2) Befreiung auf vorläufig 3 Jahre von allen, im Grossherzogthum Oldenburg und dessen Häfen bestehenden Schifffahrts- und Hafenabgaben, welche in die Staats- oder eine Gemeindekasse fliessen. Endlich: 3) Betheiligung von Seiten der Oldenburgischen Staatsregierung an dem Unternehmen mit 100 Aktien zum Belaufe von 10000 Thlr. Gold.

D. Vereinigte Weser-Dampfschifffahrt.

1) Geschichte der Dampfschifffahrt auf der Ober-Weser im Allgemeinen. so wie die des Unternehmens im Besonderen.

Die Weser scheint, was weniger bekannt, der erste deutsche Fluss zu sein, auf welchem Dampfschifffahrt versucht wurde, denn schon i. J. 1816 liess der Kaufmann Friedrich Schröder in Bremen für die Unterweser das Dampfschiff „die Weser“, im J. 1817 für die Oberweser das D. „Herzog von Cambridge“ erbauen. Das letztere war 116 F. lang, 14 F. breit, hatte einen, Tiefgang unbeladen von 2 F., mit 24 Last beladen von 3½ F. und eine Niederdruck-Maschine von 14 Pferdekraft; die Schnelligkeit wird nach dem Durchschnitte der Berg- und Thalfahrt zu 5,9 in der Sekunde, der Kohlenverbrauch zu 14 ℔. pro St. und Pferdekraft angegeben. Es machte die Fahrt von Bremen nach Münden vom 9. bis 20. März 1819; gebrauchte also, da an jedem dieser Tage gefahren wurde, zur Bergfahrt 12 Tage, hatte mit einer Menge Hindernisse zu kämpfen und musste oft durch Menschen oder Pferde fortgezogen werden, fand sogar eine Stelle, wo es nach vergeblich vorgespannten Pferden nur durch Winden die Stromschnelle überwinden konnte. Vom 24. bis 27. März machte es die Thalfahrt von Münden nach Bremen, gebrauchte dazu bei einem Wasserstande von 6 F. und darüber 30 St. 18 Min. reine Fahrzeit, hatte ausserdem zwischen der Fahrzeit einen Aufenthalt von 15 St. 24 Min. — Nach diesem als verunglückt zu betrachtenden Versuche wurden die Dampf-

schiffe bei niedrigem Wasserstande auf der Unterweser benutzt und im J. 1830 auf den Abbruch verkauft. Wenn sich nun auch nicht verkennen lässt, dass das ungünstige Resultat mit in der Mangelhaftigkeit der zu jener Zeit nur bekannten schweren und schwachen Maschinen lag, so trug doch einen grossen Theil der Schuld der damalige unerhört schlechte Zustand des Weserstroms; dem Eigenthümer beider Schiffe aber blieb das grosse, am Weserstrome bisher kaum anerkannte Verdienst, die Bahn gebrochen und durch seine Versuche die Nachfolger auf vorhandene, durch Verbesserungen zu vermeidende Schwierigkeiten aufmerksam gemacht zu haben. — Bei dem gedachten ersten Versuche und bei mehreren anderen, die gewöhnliche Reiheschifffahrt betreffenden Gelegenheiten hatte sich gezeigt, wie viel der Weserstrom noch zu wünschen übrig lasse, und dass das, was auf dem Papiere stand, noch längst nicht ausgeführt sei; in Bremen wurden wegen der Geschäftsverhältnisse die einzelnen Umstände nur zu oft bemerklich, und der Senat zu Bremen betrieb daher zuerst und wiederholt den Erlass des im Art. 116 der Wiener Kongressakte hinsichtlich jedes Stroms verheissenen gemeinschaftlichen Gesetzes; er fand bei den andern Regierungen Anklang und so kam endlich am 10. Sept. 1823 zu Minden die Weserschifffahrtsakte zu Stande, welche eine Menge zweifelhafter oder streitiger Punkte regelte, manche Uebelstände abschaffte und in welcher namentlich jeder Staat sich verpflichtete, alle innerhalb der Grenzen seines Gebiets im Fahrwasser der Weser sich findenden Schifffahrtshindernisse stets ohne allen Verzug auf seine Kosten wegzuschaffen und keine die Schifffahrt gefährdende Strom- und Uferbauten zu gestatten. — Insbesondere wurden die Zollstellen, welche früher in Unzahl am Weserstrome vorhanden waren, deren die Weserschifffahrtsakte aber zur grossen Belässtigung noch 25 vorfand, auf die 10 zu Münden, Gustelwerder, Beverungen, Lauenförde oder Hameln, Holzminden, Rinteln Erder, Minden, Stolzenau oder Dreye und Bremen vermindert. — Ungeachtet indess nach Feststellung dieser Weserschifffahrtsakte die darin zu deren Vervollständigung festgestellten Berathungen und nachträglichen Verabredungen von Zeit zu Zeit Statt fanden, auch vielfache gemeinschaftliche Untersuchungen des Stromzustandes durch Sachverständige der Regierungen aller Uferstaaten eintraten, wurde doch erst sehr allmählig eine Abstellung von Schifffahrtshindernissen wahrgenommen, und erst im J. 1832 konnte an das Dampfschiff „Bremen“, dem Schiffsbaumeister Johann Lange in Vegesack gehörig, gedacht werden. Nachdem dies Schiff auf der Unterweser, obgleich es noch manche Schifffahrtshindernisse zu bekämpfen hatte, im Ganzen erfreuliche Resultate lieferte, auch die Wissenschaft der Erbauung der Dampfschiffe Riesenfortschritte gemacht hatte und auf andern Strömen Günstiges sich zeigte, ward von Minden aus die Einrichtung einer Personen- und Schlepp-

Dampfschifffahrt zwischen Bremen und Minden angeregt; es betheiligten sich bei diesem Unternehmen vorzugsweise Bewohner der genannten beiden Weserstädte und so erschien denn das Dampfschiff „Friedrich Wilhelm III“. Dasselbe sollte, nach der mit einem Handlungshause zu Duisburg abgeschlossenen Vereinbarung. 123 F. lang, ohne Räder $18\frac{1}{2}$ F. breit sein, einen Tiefgang von $2\frac{1}{6}$ F. unbeladen haben, auch im Stande sein, bei einem Tiefgange von 3 F. nicht nur 25 Lasten selbst zu tragen, sondern auch 2 angehängte, jedes mit 25 Lasten befrachtete Transportschiffe nachzuschleppen. Die 2 Niederdruckmaschinen sollten 40 Pferdekraft besitzen, mittelst Expansion aber auf 60 Pferdekraft gesteigert werden können. Als dies Schiff im J. 1836 versucht wurde, zeigte sich, dass dasselbe seine Zwecke nicht erfüllen konnte, vielmehr Hindernisse fand, welche als unübersteiglich angesehen werden mussten; da dasselbe ausserdem in einigen Punkten dem Kontrakte nicht entsprach, so wurde es nicht angenommen und bald darauf nach der Elbe verkauft, wo es ein Raub der Flammen wurde. — Dasselbe gebrauchte bei seiner mit möglichster Beschleunigung eingerichteten Thalfahrt mit Einschluss des nothwendigsten Aufenthalts an den Zollstätten und Anlegepunkten, von Minden bis Bremen 18 St.; auf der Bergfahrt dagegen von Bremen bis Hoya, ein schwachbeladenes Fahrzeug mit sich führend, nach Abzug alles Aufenthalts, 36 Fahrstunden.

Im J. 1839 wurde von Minden aus und vom Verfasser dieser Schrift die Dampfschifffahrt für die Oberweser angeregt. Ein Komité bildete sich, die erforderlichen Geldmittel waren fast vollständig sicher gestellt, als die Verhandlungen dadurch in Stillstand kamen, dass dem damals im Hannoverschen Staatsdienste befindlichen Verfasser dieser Schrift von der Regierung der Befehl zuging, aus dem Komité zu treten, und zwar: „weil man derzeit noch den ein Jahrhundert hindurch „treu bewahrten Glauben hegte, jeder Ztr. Gut, welcher auf der „Weser versandt werde, sei ein Verlust für das Hannoversche „Land.“ In der Mitte des J. 1841 sprach Eduard Ichon in Bremen durch Aufsätze und Veranschlagungen, welche als Anlagen der Bremer Zeitungen und sonst versandt wurden, seine Ueberzeugung aus, dass unter Benutzung der auf andern, auch schwierigen Flüssen und der hinsichtlich der Dampfschiffs-Baukunst gemachten Erfahrungen und Fortschritte sich mit Erfolg eine Dampfschifffahrt auf der Weser einrichten lassen werde, und schlug vor, damit auf der Strecke zwischen Bremen und Minden, als der leichteren, zu beginnen.

Es fand dieser Gegenstand im Oberlande den allgemeinsten Anklang, nur mit der Aenderung, dass man gleichzeitig die ganze Strecke von Bremen nach Münden in Angriff nehmen müsse; es bildeten sich zur Verbreitung der Sache Komitéen zu Münden und Hameln, dann auch zu Bremen und Minden, welche nach einigen Vorverhandlungen in der Zeit vom Febr. bis April 1842

ihre Vorschläge dem grössern Publikum vorlegten und zur Zeichnung von Aktien, jede zu 100 Thlr. Kouraut, einluden. — Sobald sich erhebliche Theilnahme gezeigt hatte, wurden nähere Erkundigungen bei den verschiedenen Erbauern der Dampfschiffe in fast allen Ländern eingezogen, Nachrichten von denjenigen Flüssen, wo sich schon flachgehende Dampfschiffe fanden, gesammelt und mehrere Vorberathungen, namentlich in den am 9. Juli und 1. Okt. 1842 zu Hamelu stattgefundenen Versammlungen aller Komitéen, über die Wahl der Schiffe, die Einrichtung der Statuten, sowie über die beste Art der Beseitigung der fastunzähligen Hindernisse gehalten. Auch vom Verfasser dieser Schrift wurde ein Gutachten verlangt, und unsere Vorschläge sind hinsichtlich der Wahl der Schiffe im Wesentlichen befolgt.

Als eins der wichtigsten Resultate dieser Vorverhandlungen muss hervorgehoben werden, dass die Hannoversche Regierung unterm 22. Juni 1842 eröffnete, dass nach den angestellten Untersuchungen und entworfenen Plänen über den Bau der Brücke zu Hoya diese im J. 1843 eine Einrichtung erhalten würde, nach welcher sie kein Hinderniss gegen die beabsichtigte Dampfschifffahrt weiter bilde. Auf den 22. Nov. 1842 wurde dann eine Generalversammlung berufen, in welcher sich die Gesellschaft unter dem Namen der „Vereinten Weser-Dampfschifffahrt“ konstituirte, die Statuten feststellte, den Geschäftsgang im Innern der Gesellschaft ferner regelte und dem Direktor, so wie den 4 Administratoren zu Bremen, Minden, Hameln und Münden Auftrag ertheilte, 2 Dampfschiffe, jedes mit 2 Maschinen, anzuschaffen, auch das sonst Behufs des Dienstes Erforderliche festzustellen. Nachdem auf diese Weise die Ausführung des Unternehmens begonnen war, liessen zwar manche bisher ziemlich unthätig Gewesene darüber sich vernehmen, dass die Sache nicht rasch genug vorwärts gehe, indess sahen diejenigen, welche vertrauter mit den Einzelnheiten waren, die angewandte Vorsicht, welche man wegen der mehrfach früher misslungenen Versuche dringend nöthig hielt, und den dadurch entstandenen Aufenthalt als grosses Glück an, weil der aussergewöhnlich niedrige Wasserstand des Sommers und Herbstes 1842 noch eine Menge Erfahrungen sammeln liess, in deren Folge man sich namentlich überzeugte, dass der noch am 9. Juli 1842 allgemein für zulässig und unbedenklich gehaltene Tiefgang von 2 F. nicht ohne Besorgniss anzuwenden sei. Ausserdem hatte der gedachte niedrige Wasserstand manche Schifffahrtshindernisse in ihrer ganzen Gefährlichkeit aufgedeckt, und es gelang bei dem allgemeinen Anklange, welchen das Unternehmen fand, bei der den Regierungen durch die That gegebenen Ueberzeugung, dass die auf Beseitigung solcher Hindernisse zu verwendenden Kosten fruchttragend sein würden, um so leichter, den vielen einzelnen, auf Flussverbesserungen und auf Beseitigung schädlicher Anlagen gerichteten Anträgen Gehör zu verschaffen. Es zeigte sich

daher in den Jahren 1842 und 1843 ein reger Eifer fast aller Regierungen der Uferstaaten, die Abstellung von Schifffahrtshindernissen zu verfügen und ein Bestreben der Wasserbau-Beamten, diese Verfügungen im vollsten Umfange auszuführen, so dass in diesen beiden Jahren Erhebliches geschah und man allenthalben vom guten Zustande des Weserstroms würde sprechen können, wenn nicht der fast immer hohe Wasserstand des Jahres 1843 manche Bauten verhindert hätte, und wenn nicht, weil man vor 1842 in mehrern Bezirken die Verbesserungen nicht für so nöthig mochte gehalten haben, der allernothwendigsten Arbeiten zu viele gewesen wären. Das Interesse an dem neuen Unternehmen bewährte sich auch dadurch, dass von allen darum angegangenen Regierungen der Uferstaaten die Statuten der Gesellschaft anerkannt, und von Hannover, demjenigen Staate, in welchem die Gesellschaft ihren gesetzlichen Wohnsitz hat, unterm 21. Febr. 1843 ihr Korporationsrechte verliehen wurden. Während man nun bei den beiden erwählten Erbauern, Gâche in Paris und Penn & Söhne in London, den Bau der Schiffe und Maschinen betrieb, wurden sehr viele Verhandlungen wegen Erleichterung der Zoll-Kontrole, Erlass eines Polizeireglements für den Schiffsverkehr und wegen Freiheit der am Lande zu lagernden Steinkohlen eines andern Steuerbezirks gepflogen. Im Sept. 1843 langte das erste Dampfschiff „Herrmann“ auf der Weser an und wurden bald darauf die Fahrten mit demselben begonnen. Im Laufe des Jahres 1844 folgten noch drei andere Schiffe. Da aber diese Anzahl zur Organisirung eines täglichen regelmässigen Dampfschiff-Dienstes auf der ganzen Weser nicht ausreichte, so wurde von der am 20. Juli 1844 zu Hameln gehaltenen zweiten General-Versammlung die Anschaffung von noch drei Fahrzeugen beschlossen. Zu diesem Zwecke veranlasste man die Ausgabe von 1000 ferneren Aktien, und überliess dieselben den Besitzern der älteren 1000 Aktien, da sich diese dazu bereit erklärten. So ist denn nach mehrfach misslungenen früheren Versuchen das fernere Bestehen und der glückliche Fortgang eines Unternehmens gesichert, dessen wohlthätiger Einfluss durch Beschaffung eines schnelleren und lebhafteren Verkehrs der Uferplätze und benachbarten Gegenden unter einander immer mehr und mehr bemerkbar wird.

2) Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Unter dem Namen der vereinten Weser-Dampfschifffahrt vereinigt sich eine Gesellschaft zu dem Zwecke, um eine Dampfschifffahrts-Verbindung auf der ganzen Stromstrecke von Münden bis Bremen herzustellen, sowohl zur Beförderung von Personen, als zum Transporte von Waaren; sei Letzteres auf den Dampfschiffen selbst, oder, wenn es erforderlich erachtet wird, durch Anhängeschiffe, als endlich auch zum Bugsiren von Frachtschiffen. Es soll jedoch zunächst die Beförderung von Personen

im Auge gehalten werden. 2) Die Gesellschaft ist eine anonyme und besondere, bestehend aus einer unbestimmten Anzahl von Aktionären. Jede Aktie beträgt 100 Thlr. Cour.; die Anzahl der auszugebenden Aktien ist auf 1000 festgestellt; eine fernere Ausgabe kann nur nach Beschluss der Generalversammlung geschehen. (Wie wir im Vorigen gesehen haben, so sind 1000 durch Beschluss der Generalversammlung vom 20. Juli 1844 ausgegeben.) Auf diese etwa später auszugebenden neuen Aktien haben diejenigen, welche die ersten 1000 Aktien genommen haben, das Vorzugsrecht im Verhältniss ihrer früheren Aktien. 3) Die neuen, also die über 1000 Aktien hinausgehenden Aktionäre nehmen dann erst an dem Gewinne und Verluste der Gesellschaft Theil, wenn die durch die neuen Aktien bezweckte Ausdehnung des Geschäfts wirklich Statt gefunden hat. Die Generalversammlung wird diesen Zeitpunkt feststellen, und vom letztern an sind die neuen Aktionäre den früheren ganz gleich zu betrachten. 4) Der Gerichtsstand der Gesellschaft ist an demjenigen Orte, in welchem der Direktor wohnt, welcher Letztere die Gesellschaft in jeder Beziehung nach aussen vertritt. 5) Bei der grossen Entfernung der Wohnorte der Theilnehmer von einander ist eine häufige Zusammenkunft der Letzteren nicht thunlich und kann daher nur selten eine Generalversammlung veranstaltet werden; jedoch muss wenigstens jährlich Eine solche Statt finden. Bei jeder Statt findenden Generalversammlung wählen die Erschienenen zuerst einen Vorsitzenden für diese Versammlung und Letztere einen Protokollführer. Die Generalversammlung entscheidet über alle Angelegenheiten der Gesellschaft. Jeder einzelne Aktionär hat zwar auch das Recht, Vorschläge zu machen, es kann aber in der Generalversammlung nur dann darüber entschieden werden, wenn diese Vorschläge 3 Wochen vorher der Direktion zur Vorlegung uud Begutachtung schriftlich durch die Administration eingereicht sind. Es wird dem Direktor zur Pflicht gemacht, die jährliche Versammlung auf die Monate April, Mai oder Juni anzusetzen, wenn nicht ausserordentliche Umstände eine Abweichung veranlassen. Ausserordentliche Generalversammlungen muss der Direktor berufen, sobald zwei Administratoren dies verlangen. Die Generalversammlung wird an dem Sitze derjenigen Sektion gehalten, welcher der Direktor angehört. 6) Zu leichterer Handhabung der Geschäfte wird die Gesellschaft in die vier Sektionen: Münden, Hameln, Minden und Bremen abgetheilt. Es steht zuerst in dem Belieben jedes Theilnehmers, welcher Sektion er sich auschliessen will; ein Austritt aus einer Sektion und Anschluss an eine andere kann nur mit Genehmigung der Direktion geschehen. Bei Kreirung neuer Aktien schliessen sich diejenigen, welche von dem Vorzugsrechte Gebrauch machen, derjenigen Sektion an, zu welcher die erste Aktie, welche den Vorzug begründet, gehört; die übrigen Aktionäre haben freie Wahl. 7) Jede Sektion

wählt 3 Administratoren, und Letztere unter sich für die nächsten zwei Jahre denjenigen, welcher den Vorsitz sowohl bei den Spezialversammlungen der Sektion, als bei der Administration führt; die Administratoren verständigen sich über die Vertheilung der Geschäfte. Ausserdem wählt jede Sektion 3 Substituten, welche nach der Reihefolge der auf sie gefallenen Stimmen in die Administration eintreten, sobald und so lange ein oder mehrere Administratoren behindert sind. Die zuerst gewählten drei Administratoren und drei Substituten treten nach je zwei Jahren nach dem Lebensalter aus; später erfolgt nach je zwei Jahren der Austritt eines Administrators und Substituten nach dem Wahlalter. Der austretende Administrator ist für das nächste Mal nicht wieder wählbar. Die beiden Administratoren, welche nicht den Vorsitz führen, stehen dem Vorsitzer mit gleichem Stimmrechte zur Seite und müssen zum Behuf der Kenntnissnahme alles Vorkommenden, so wie zum Beschlusse über Dispositionen jeder Zeit zugezogen werden. 8) Die Direktion besteht aus einem Direktor und einem Substituten desselben, welche in einer Weserstadt wohnen müssen. Beide werden in der Generalversammlung für die auf letztere folgenden beiden Kalenderjahre durch absolute Stimmenmehrheit gewählt, und wird unter Weglassung desjenigen, welcher die wenigsten Stimmen hat, so lange umgewählt, bis sich absolute Stimmenmehrheit ergiebt; zeigt sich Stimmengleichheit und wird diese durch nochmalige Umstimmung über die mit gleichen Stimmen Versehenen nicht geändert, so entscheidet das Loos. Bei der Wahl des Direktors ist die Generalversammlung auf diejenigen drei Aktionäre beschränkt, welche das erste Mal die Sektion Hameln, das nächste Mal die Sektion Bremen, darauf die Sektion Münden und beim vierten Male die Sektion Minden vorschlägt, worauf in den folgenden Zeiten sich diese Reihefolge immer wiederholt; die Sektion, welche für das betreffende Mal die Vorwahl hat, nimmt die in Vorschlag zu bringenden drei Männer in der Regel aus ihren Angehörigen, doch mit Befugniss, dieselben auch aus einer andern Sektion zu nehmen, also auch den früheren Direktor oder dessen Substituten mit vorzuschlagen. Auf dieselbe Weise wird bei der Wahl des Substituten verfahren, zu welcher die bei der Wahl des Direktors ausfallenden zwei Kandidaten gleich wieder in Vorschlag gebracht werden können. Die drei Vorzuschlagenden müssen jedoch aus dem Orte sein, wo der Direktor wohnt. 9) Zum besonderen Geschäftskreise des Direktors gehört: Vertretung der Gesellschaft gegen Dritte; die obere Leitung der Dampfschifffahrt und die Führung der General-Rechnung über das ganze Unternehmen; die Anschaffung der Dampfschiffe und des erforderlichen Inventars, nach vorgängigem Beschlusse der Generalversammlung; der Abschluss der Kontrakte über Anschaffung des Brennmaterials, so wie sonstiger, zum regelmässigen Betriebe erforder-

lichen Materialien; die Besorgung von sonstigen Anschaffungen bis zum Betrage von 200 Thlr.; die Besorgung aller Korrespondenz mit den Administrationen, den Behörden und überhaupt mit Dritten; die Zusendung einer Bilanz über jede Fahrstrecke; die Anordnung der jährlichen und etwaigen ausserordentlichen Generalversammlung; Ertheilung von Auskunft über Geschäftsgegenstände auf Anfragen der Administrationen. 10) Die vier Administrationen besorgen in ihrem Sprengel, nämlich die Administration Münden von Münden einschliesslich bis Holzminden ausschliesslich; die Administration Hameln von Holzminden einschliesslich bis Rinteln ausschliesslich; die Administration Minden von Rinteln einschliesslich bis Nienburg ausschliesslich; die Administration Bremen von Nienburg einschliesslich bis Bremen einschliesslich; die Leitung des Betriebes der Dampfschifffahrt, führen die Rechnung über Einnahme und Ausgabe und haben dieselbe monatlich an die Direktion zu senden, auch die Ueberschüsse an diejenige Kasse, welche zwischen dem Direktor und den Administrationen vereinbart wird, abzuliefern. 11) Die Aktien werden von dem Direktor, von demjenigen vorsitzenden Administrator, dessen Sektion der Direktor angehört, und von zwei Administratoren derjenigen Sektion, zu welcher der Aktionär gehört, unterzeichnet, vom Buchführer der Administration kontrasignirt und in das Hauptregister der Direktion, so wie in das Register der betreffenden Sektion eingetragen. Sie werden auf den Namen des Einzahlenden ausgestellt, können aber durch Vorlegung von Seiten des bisherigen Besizzers bei der Administration derjenigen Sektion, welcher er angehört, und Bemerkung solcher Administration hinsichtlich des neuen Eigenthümers übertragen werden, und ist durch die gedachte, unter die Aktie zu setzende Bemerkung der neue Eigenthümer als Aktionär völlig legitimirt, auch zur Hebung aller noch nicht vertheilten, wenn auch aus der Zeit vor seinem Besitze herrührenden Dividenden befähigt. 12) Im Falle des Verlustes eines Aktiendokuments veranlasst die Direktion auf geschehene Anzeige dessen, welcher in den Registern als Besitzer eingeschrieben ist, oder dessen Erben, auf Kosten der betreffenden Aktie an dem unter 4) festgestellten Gerichtsstande die gerichtliche Mortifikation mit dem Antrage, die Bekanntmachung auch am Wohnorte des eingeschriebenen letzten Besitzers zu eröffnen; nach gerichtlicher Mortifikation wird ein neueres Dokument ausgestellt, und erst dann werden die bisher fällig gewordenen Dividenden bezahlt. Wenn Aktien einer Korporation, Erbschafts-, Vormundschafts- oder Debitmasse gehören, so soll jedes Mal nur Ein Erbe, Vormund oder Kurator als rechtmässiger Besitzer einer Aktie auftreten können und der Gesellschaft gegenüber vollständig legitimirt erachtet werden, wenn er die Aktie bei der betreffenden Administration zur Umschreibung vorlegt, was unter der Aktie und in den Registern bemerkt, auch der Direktion von der Administration angezeigt wird. 13) In den Gene-

ral- und Spezialversammlungen ist nur derjenige zu stimmen berechtigt, auf dessen Namen die Aktie, für welche gestimmt werden soll, wenigstens seit dem letzten einen Monate im Register der betreffenden Administration eingeschrieben ist. Der Besizzer von 1 bis 4 Aktien hat eine, der Besitzer von 5 bis 9 Aktien zwei, von 10 bis 19 Aktien drei, von 20 bis 29 vier, und von 30 und mehr Aktien, fünf Stimmen. Jeder Stimmberechtigte kann sich auch, sowohl bei den General- als Spezialversammlungen durch einen Aktionär vertreten lassen, und genügt dazu eine schriftliche Vollmacht ohne Beglaubigung der Unterschrift. Zu den Generalversammlungen und zurück kann jeder Aktionär frei auf den Dampfschiffen der Gesellschaft fahren. 14) Von den jährlichen Ueberschüssen der Einnahme über die Ausgabe werden funfzehn Prozent des ganzen Anlagekapitals für den Reservefonds zurückgelegt und, bis zur Ergänzung der Dampfschiffe oder Erfüllung sonstiger Zwecke diese Fonds, auf pupillarische Sicherheit oder bei öffentlichen Kassen kündbar belegt. Der weitere Ueberschuss jeder Jahresrechnung wird als Dividende in runder Summe an die Aktionäre bezahlt. Die Auszahlung der Dividenden geschieht an die einzelnen Mitglieder jeder Sektion durch die Administrationen, an welche die Direktion die Beträge mit spezifizirtem Zahlungsverzeichnisse zu senden hat. Die Dividendenzahlung wird auf den Aktien bemerkt, wenn nicht die Administration eine Ausnahme durch Ausstellung von Quittungen zulässt. Wird die Dividende innerhalb fünf Jahren, nach dem bestimmten Fälligkeitstermine nicht abgefordert, so verfällt sie der Gesellschaft. 15) Spätestens nach drei Jahren vom Tage der Urkunde (auf Antrag der Direktion wird dieselbe jedoch früher Statt finden) an, sind die Statuten, unter Benutzung der inzwischen gemachten Erfahrungen, einer Revision zu unterziehen und werden dazu von jeder Sektion zwei Mitglieder erwählt, welche in den nächsten zwei Monaten ihre Vorschläge der Direktion einreichen. 16) Die Auflösung der Gesellschaft kann nur durch eine Generalversammlung, zu welcher die Aktionäre unter Angabe solchen Zwecks berufen werden und wobei jeder der Aktionäre so viel Stimmen als Aktien hat, mit einer Stimmenmehrheit von drei Viertheil beschlossen werden.

3) Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig 4 Dampfboote: Herrmann, Wittekind, Germania und Blücher; ausserdem werden 3 bestellt, um einen regelmässigen Dienst auf der ganzen Weser einzuführen. Das Dampfschiff „Herrmann“ ist von den Gebrüdern Gâche in Paris, sowohl hinsichtlich der Maschinen, als des eisernen Schiffes selbst, verfertigt. Länge des Schiffes oben 151 F., auf der Wasserfläche 142 F., Breite zwischen den Rädern $11\frac{3}{4}$ F., mit Rädern und Räderkasten $26\frac{1}{2}$ F., Tiefgang $16\frac{1}{2}$ Z., bei Beladung mit 100 Passagieren und deren Gepäck $19\frac{1}{4}$ bis $19\frac{3}{4}$ Z., Kohlenverbrauch pro Stunde und Pferdekraft

von englischen Kohlen 12 ℔., von guten deutschen Kohlen $12\frac{7}{8}$ ℔. durchschnittlich. Das Dampfboot „Germania“ bezog man gleichfalls von Gâche in Paris, während „Wittekind“ von den Schiffsbauern Ditchburne & Hare und von den Maschinenbauern Penn & Söhne erbaut ist. Aus der Fabrik von Jacobi Haniel & Huyssen zur Gutehoffnungshütte an der Ruhr ist „Blücher“ hervorgegangen. Die Kosten eines jeden Schiffes mit Inventar und Betriebsmaterial kann man durchschnittlich auf 27000 Thlr. annehmen.

Ueber die Stromverhältnisse wäre noch Folgendes anzuführen. Der Strom fliesst, namentlich oben, sehr schnell, hat von Münden bis Karlshafen, also auf einer Entfernung von $5\frac{4}{5}$ geogr. M., ein Gefälle von 70 F. 7 Z. 10 L.; die grössten Stromschnellen finden sich auf dieser Strecke in den Gassen bei den Kurhessischen Dörfern Hemeln und Gieselnwerder, nämlich $8\frac{1}{2}$ F. in der Sek.; auf den untern Strecken ist die Geschwindigkeit noch nicht genau gemessen. Der ganze Wasserweg von Münden bis Bremen beträgt $48\frac{27}{40}$ geogr. M.

4) Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Die Fahrpläne sind in jedem Monate verschieden und werden in den Blättern bekannt gemacht, welche in den an der Weser belegenen Orten erscheinen. Nach Ankunft der 3 bestellten Dampfschiffe will man einen regelmässigen täglichen Dampfschiffs-Dienst, wie folgt, organisiren: Es sollen täglich von den beiden Endpunkten des Fahrbereiches Münden und Bremen ein Schiff abgehen und Eins ankommen. Dann würden für die Strecke oberhalb Hameln 2 und unterhalb Hameln 3 Dampfschiffe erforderlich sein. Ferner als Reserve für jede der beiden Strecken noch ausserdem ein Dampfschiff, also im Ganzen 7, damit, im Falle irgend einem Schiffe ein Unfall zustossen sollte, oder wenn ordnungsmässige Ausbesserungen, Reinigungen und dergl. vorgenommen werden müssen, das Reserveschiff eintreten könne.

Die Dauer der Fahrt von Münden nach Hameln ist thalwärts 9 St.; bergwärts 16 St.; von Hameln nach Bremen thalwärts 13 St.; bergwärts 23 St.

Die Preise der Plätze sind folgende:

	Wasserweg. Meilen.	I. Platz.	II. Platz.
Von Bremen nach Münden und umgekehrt.	$21\frac{5}{8}$	2 Thlr. 12 Ggr.	1 Thlr. 10 Ggr.
Von Minden nach Hameln und umgekehrt	$9\frac{1}{4}$	1 . — . — .	14 .
Von Hameln nach Münden und umgekehrt	$17\frac{1}{4}$	2 . 12 . 1 .	10 .
Zusammen	$48\frac{3}{8}$	6 Thlr. — Ggr.	3 Thlr. 10 Ggr.

Nach und von den Zwischenstationen nach Verhältniss; Kinder unter 12 Jahren die Hälfte; Gepäck bis zu 40 ℔. für die Person frei. — Auswanderer in Gesellschaften von 10 und mehr Personen: für die Strecke von Münden nach Bremen die Person 2 Thlr., und für die Strecke Erder-Stolzenau bis Bremen 22 Ggr., Hollandsgänger und Ziegelbrenner auf letzterer Strecke und umgekehrt in gleichen Gesellschaften die Person 22 Ggr.

Vorläufige Bestimmungen für die Absender wegen Waarentransports.

Ueber Passagiergut, welches dem Weserzoll unterliegt, worüber auf Nachfragen die Agenten an den verschiedenen Orten das Nähere mittheilen, muss die vollständige Anzeige am Tage vor der Abfahrt spätestens 12 U. Mittags, bei denselben geschehen, wobei Frachtbriefe, Deklarationen und Passierscheine abzuliefern sind.

Ausserdem können sonstige Güter in folgender Weise mit den Dampfschiffen befördert werden, sofern der Kapitain dies für zulässig erklärt und jedes Kolli höchstens 150 ℔., in Ausnahmsfällen 200 ℔ nicht übersteigt und ist dann an Fracht für 100 ℔ Bremer Gewicht zu zahlen:

a) Für Bergfahrt:

Von Bremen nach Preuss. Minden	10 gGr.
Von Preuss- Minden nach Hameln	5 -
Von Hameln nach Bodenfelde oder Karlshafen	5 gGr.
Von Hameln nach Hannov. Münden	9 -
Zusammen	1 Thlr. 5 gGr.

b) Für Thalfahrt:

Von Hannov. Münden nach Hameln	9 gGr.
Von Hameln nach Preuss. Minden	5 -
Von Preuss. Minden nach Bremen	10 -
Zusammen	1 Thlr. — gGr.

Bei Gütern, welche auf einem Frachtbriefe verzeichnet sind, wird unter 100 ℔. der volle Frachtsatz bezahlt, über 100 ℔. bis zu 50 ℔. der halbe Frachtsatz mehr, über 50 ℔. der ganze Frachtsatz mehr.

Die Anzeige und die Ablieferung der Papiere muss auf dieselbe Weise geschehen, wie beim weserzollpflichtigen Passatgiergute, auf jedem Kolli ist der Ort, wohin dasselbe bestimmt ist, zu bemerken.

Die ganze Einrichtung wegen Transports der Waaren hat wegen der über Kontrole des Weserzolles bestehenden gesetzlichen Vorschriften bisher nicht weiter ausgedehnt werden können.

5) Ergebnisse des Unternehmens.

Hierüber entnehmen wir dem in der zweiten General-Versammlung der Gesellschaft erstatteten Berichte Folgendes:

Die Einnahme an Passagegeld betrug einschliesslich Ueberfracht:

1) Vom 11. Okt. bis 29. Nov. 1843 Dampfschiff Hermann allein zwischen Münden und Hameln

	Anzahl der Reisenden	Erhobenes Passagegeld.
von	3303	1335 Thlr. 20 gGr. 8 Pf.

2) Vom $\frac{29}{1}$ bis 31. März 1844, beide Schiffe Hermann und Wittekind 898
Im M. April desgl. 3492
Im - Mai - 6424
10846 - 13 - $8\frac{1}{2}$ -

Zusammen 16317 — 12182 Thlr. 10 gGr. $4\frac{1}{2}$ Pf.

Von diesem Betrage haben für die Zeit vom 11. Okt. 1843 bis Ende Mai 1844 das verbrauchte Brennmaterial, die Reparaturen, die Gehalte, die Feuerassekuranzen und die sonstigen laufenden Ausgaben mit 7505 Thlr. 11 Ggr. 4 Pf. bestritten werden müssen, und blieben dann davon übrig 4676 Thlr. 23 Ggr. $\frac{1}{2}$ Pf. In der gedachten Ausgabe an Brennmaterial ist enthalten

Dampfschiff Hermann

vom 11. Okt. bis 29. Nov. 1843: 596 Thlr. 14 Ggr. 7 Pf.
- 20. März bis Ende Mai : 873 - 12 - 10 -

zusammen 1470 Thlr. 3 Ggr. 5 Pf.

Dampfschiff Wittekind.

vom 21. März bis Ende Mai : 1510 Thlr. 21 Ggr. 6 Pf.

Die Kosten des Brennmaterials betrugen durchschnittlich für jede Berg- und Thalfahrt,

a) auf dem Dampfschiffe Hermann:

in der Zeit vom 11. Okt. bis 29 Nov. 1843: 41 Thlr. 8 Ggr. 8 Pf.
- - 20. März - 20. April 1844: 39 - 20 - 3 -
- - 1. - - 31. Mai - : 31 - 5 - 6 -
- - 1. - - 30. Juni - : 31 - 2 - 8 -

b) auf dem Dampfschiffe Wittekind:

in der Zeit vom 21. März bis 30. April 1844: 71 Thlr. 7 Ggr. 10 Pf:
- - 3. bis 31. Mai 1844: . . . 68 - 5 - 1 -

Diese letztern bedeutenden Kosten rühren grösstentheils daher, dass beim Wittekind nur englische Kohlen angewendet werden konnten, während der Hermann mit inländischen Kohlen geheizt wurde.

Der Waarentransport konnte erst Ende März 1844 beginnen und lieferte nach Deckung des Weserzolls und der sonstigen, nur den Frachtbetrieb betreffenden Nebenausgaben bis Ende

Mai 1844 einen Ueberschuss von .... 391 Thlr. 7 Ggr. 3 Pf.
davon ab eine ausserordentliche Ausgabe von ..... 139 - 19 - — -
so dass also blieben 451 Thlr. 12 Ggr. 3 Pf.

Ueber die Hauptpunkte der Betriebsergebnisse des Jahres 1844 ist bis jetzt Nachstehendes veröffentlicht: Vom Monat März bis incl. Nov. 1844 wurden 43165 Personen und 3140 Ztr. Waaren befördert, was ein um so befriedigenderes Resultat ist, als bis zum Mon. August nur 2, von da ab 4 Dampfschiffe fuhren. Nach Weglegung einer Summe von 8500 Thlr. zum Reservefonds ergab sich als Dividende für jede Aktie der Direktorial-Nummer von 1 bis einschl. 1000 eine Dividende von 4 Thlr.

Der Kours der Aktien war in der letzteren Zeit pari.

Eine Gesellschaft in Holzminden lässt unter Braunschweigischer Flagge seit Frübjahr 1845 die Dampfschiffe Herzog Wilhelm und Eduard fahren, mit Maschinen von je 40 Pfkr. Näheres ist noch nicht bekannt.

6) Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Münden, an dem Punkte, wo die Weser aus Werra und Fulda entsteht, 5600 Ew.; Fabriken z. B. in Zucker, Thonwaaren; Schiffbau; lebhafte Schifffahrt, Spedition, Handel, namentlich mit Leinen, Steinen und Holz; Thalfahrt 70 — 80000 Schü., Bergfahrt 50—60000 Schü. Städtische Ausgaben 28000 Thlr. Sehenswerth: die aussergewöhnlich schönen nächsten Umgebungen; St- Blasiikirche mit Gräbern der Herzoge, Südekum, Andreasberg, Freitagscher Werder, Kattenbühl. Gasthöfe: Goldene Krone, Goldener Löwe.

b) Veckerhagen, am l. U., 800 Ew.; starker Obstbau, chemische Fabrik, Eisenhütte, Weserhandel; ansehnliche Kirche.

c) Bodenfelde, am r. U., 1100 Ew., nebst Lauenförde den Weserverkehr des gewerbfleissigen Solling vermittelnd, Papierfabrik; in der Nachbarschaft Uslar mit ausgezeichneten Eisen- und Stahlwerken, Thonpfeifenfabk., grosse Leinenbleichen, und Nienover mit der Spiegelhütte Amelit.

d) Karlshafen, an der Mündung der Diemel in die Weser, 1700 Ew., Fabk. in Tabak, Leder, Seife, Eisengiesserei; Speditionshandel und ein ansehnliches Kolonialwaarengeschäft, gute Packhäuser; hat seit dem Eintritt in den Zollverein eine gefährliche Konkurrenz mit Münden begonnen. Zwischen Karlshafen und

e) Beverungen, 2200 Ew., ist am l. Weserufer, unweit der alten Königsburg Herstelle, ein schöner Preussischer Strassenbau an Felsen über dem Wasser. In Beverungen, Papierfabrik, Schifffahrt, Handel.

f) Höxter, am l. U., mit 500 F. langer, steinerner Brücke, 3600 Ew.; Zichorien- und Wachslichte-Fabrik, grosse Bleichen; Schifffahrt, Holz-, Leinen- u.s.w. Handel. In der Nähe die

berühmte vormalige Abtei Korvey; Bad Godelheim und der Köterberg mit weiter und schöner Aussicht. Gasth.: Berliner Hof; Stadt Bremen.

g) Holzminden, am r. U.. 3300 Ew.; Hafen des nordwestl. Solling, mit Steinschleifereien, Eisenwerken, Pfeifenfabrik; lebhaftem Handel mit Eisen und Eisenwaaren, Leinen; Weserschifffahrt, Spedition.

h) Polle, am l. U., 1100 Ew., Strumpfverfertigung, Holzhandel, Schifffahrt; in der Nachbarschaft: Schiffbau, Kalk-, Gypsbrennerei, Thonwaarenverfertigung, Sägemühlen.

i) Bodenwerder, am l. U., 1600 Ew., Schifffahrt, Holz- und Leinen-Handel.

k) Grohnde, am l. U., 900 Ew., mit sehr bedeutender Königlicher Domaine und schönem Amtsgarten an der Weser. Auf dem Wege von dort nach Pyrmont das schöne alterthümliche Schloss Hämelscheburg (von Klencke).

l) Ohr, Dorf am l. U. mit Landgut der Hrn. von Hacke, wozu Garten und Parkanlagen gehören, welche, durch Begünstigung der Natur und Hülfe der Kunst, zu den schönsten in Norddeutschland zu zählen sind. Am r. U. ¼ M. entfernt Hastenbeck, Landgut der Freiherren von Reden, mit sehenswerthem Garten; Schlacht 1757.

m) Hameln, am r. U., mit 816 F. langer Kettenbrücke, 6500 Ew.; in und unweit der Stadt, Fabriken von Maschinenpapier, Cement, Kalk, Koatings, Fussteppichen, Kammgarnspinnerei, Baumwollenweberei, Wagenverfertigung, berühmtes Lagerbier, Cichorien, Liqueur, Leder, Bleiröhren, Drahtgewebe, Tabak, Essig, Seife, Lachsfang, Weserschifffahrt und lebhafter Verkehr. Städtische Ausgabe 20000 Thlr. Sehenswerth: St. Bonifacii-Münster, eine der ältesten Stiftskirchen Norddeutschlands, einstweilen als Lagerhaus benutzt, Schleuse, Strafanstalt, Hochzeitshaus (jetzt Apotheke und Weinhandlung), Haus mit der Erzählung vom Rattenfänger als Inschrift (Post), Stein mit einer darauf sich beziehenden Inschrift vor dem neuen Thore; Spaziergänge um die Stadt (Landgut der Freiherren von Reden), nach der Hessen-Küche, Wehrberger Warte, vorzüglich aber nach dem Felsenkeller und über das vormalige Fort George nach Dreyers Garten. Hameln und Münden sind die schönsten Theile des Weserthals. Gasthöfe: Sonne und Krone u. s. w.

In den entfernteren Umgebungen unweit der Strasse nach Pyrmont das Landgut Schwöbber (von Münchhausen), mit dem ältesten Garten voll seltener Pflanzen in Norddeutschland.

n) Fischbeck, rechts, 900 Ew., evangelisches, schon sehr altes Fräuleinstift.

o) Oldendorf, 1300 Ew., rechts; Baumwolleweberei, Leinwandhandel. — Eine M. landeinwräts erhebt die Paschenburg (oben sehr guter Gasthof) 1115 F. hoch ihr Haupt,

davor liegt das alte Schloss Schaumburg, daneben der Hohenstein mit Felsenpartien und Höhlen; von allen Punkten vortreffliche Fernsichten.

p) Rinteln, am l. U., 3100 Ew.; Schifffahrt, Leinewand-, Getreide-, Stein-, Steinkohlen-, Glas-Handel; Ein- und Ausladung 1843 an 40,000000 ℔. St. Nikolai-Kirche, Fürstenhaus. Gasth. Stadt Bremen, Rathskeller, Stadt Kassel. — In der Nachbarschaft: der Pagenbrink, die Luhnder Klippe, Eilsen, Arensburg, Bückeburg; auf der andern Seite Exten mit Landgut und anmuthigem Garten, Hammerwerke und Messerfabriken; Varenholz mit Schloss, Felsenkeller.

q) Vlotho, links, 2060 Ew., Fabriken in Zucker, Cichorien, Siegellack, Papier, Garn- und Leinenhandel.

r) Hausberge, rechts, 1000 Ew., nahe der westphälischen Pforte (Jakobsberg und Wittekindsberg, zwischen denen die Weser durchfliesst). Aussicht vom Thurme auf dem Kamme des Wiehengebirges und von der Margarethen-Klus. Gasth. Porta Westphalica.

s) Minden, links, 8300 Ew.; 600 F. lange Brücke; Tuchmanufaktur, Zucker-, Leder-, Tabaks-Fabriken; Schifffahrt, Garn-, Leinen-, Getreide-, Speditions-Handel. Gasth. Stadt London, Fürstenhaus, Stadt Bremen. Neben der Stadt das anmuthige Rosenthal.

t) An Petershagen, 1800 Ew., und der bedeutenden Glasfabrik Gernheim, so wie an Schlüsselburg, 1000 Ew., am l. Weserufer vorbei, gelangt man nach Stolzenau, 1600 Ew., gleichfalls links belegen; dann durch die früher gefährlichen Liebenauer Steine nach

u) Nienburg, rechts, mit hoher steinerner Brücke, 4600 Ew., Cichorien, Knochenschwarz-, Tabak-, Stärke-, Leder-, Lackir-, Wagen-, Zucker-, Baumwolle-, Wachstuch-, Parfümerie-Fabriken; Weserschifffahrt, Handel. — Gasth. bei Ratje.

v) An Drakenburg (rechts) und Hoya (links), 1800 Ew., — mit mehreren Gütern, in der Nähe Gestüt Memsen, vorbei, gelangt man zu dem Punkte (kl. Hutbergen), wo die Aller sich in die Weser ergiesst. Von dort ½ M. die Aller aufwärts liegt Verden, mit 5000 Ew., mit höchst sehenswerthem Dom, Gesundbrunnen; am Flusse schöne Aussicht auf die reichen Marschdistrikte des Hannoverschen Amts Westen-Thedinghausen.

w) Der Braunschweigische Amtssitz Thedinghausen, 1500 Ew. mit den Vororten, altes Schloss, Flachsspinnerei, Weberei, liegt ⅓ M. von der Weser links abwärts; während rechts, in fast gleicher Entfernung vom Flusse, Achim, Hannoversches Amt, 1000 Ew., belegen ist. Bevor man in die Nähe dieser Orte kommt, passirt man rechts die Badener Berge.

Brinkum links und Arbergen rechts in fetter Marsch liegen lassend, gelangt man endlich

x) nach Bremen, 9 M. von der Mündung der Weser, Bewohner in Stadt und Vororten 41000; Platzkonsumtion etwa: Ochsen 2300, Kälber 11000, Schafe, Hammel 3500, Schweine fette 6000, Salz,- Rauchfleisch, Schinken 120000 ℔., Federvieh 85000 Stück, Butter 1,400000 ℔., Käse 400000 ℔., Torf für 160000 Thlr., Baumaterial für 70000 Thlr. u. s. w.; Werth der aus der Umgegend bezogenen Konsumtionsartikel ungefähr 1,250000 Thlr. Staatsausgaben: ordentliche 589000 Thlr., ausserordentliche 103000 Thlr. Gold. Industrielle Betriebe in Stadt und Nachbarschaft: Tabaks- und Cigarren-Fabriken, Fabk. für Bremergrün, Zucker, Mehl, Leder, Bleiweiss, Chokolade, Oel, Fischbein, Seife, Lichte, Stärke; Leinen-, Bleich- u. Appreturanstalten, Cement-, Fournür-, Baumwollewaaren-Fabriken; Schiffbau, Segeltuch-, Segel-, Tau-Verfertigung. — Eingelaufene beladene Seeschiffe 1843: 1811, 1844: 1578 (320 unter Bremer Flagge); abgegangen 1844 mit 19863 Passagieren 152 Seeschiffe. Eigene Handelsflotte etwa 320 Seeschiffe von 36000 Last; 9 Südsee-Wallfischfänger. Gesammtwerth der seewärts eingeführten Waaren 18,000000 Thlr. Gold, (Gesammtgewicht etwa 3,700000 Ztr.), der seewärts gemachten Ausfuhren 13,000000 Thlr. Die gesammte Auf- und Niederfahrt der Weser oberhalb Bremen ist (mit Ausschluss der zollfreien Gegenstände) zwischen 85 und 93,000000 ℔. Br. Gew. — Sehenswerth: Wall mit sehr geschmackvollen Anlagen, Weserbrücke, das rege Verkehrsleben an der Schlachten und am Deich; Domhof, Domsheide, Marktplatz mit Rolandsstatue, grüner Kamp, Allee, Friedhöfe; Rathhaus (Rathsweinkeller), Börse, Stadthaus, Schütting, Krankenhaus; Dom St. Petri, Liebfrauenkirche; Bibliotheken der Stadt und des Museums. In den Umgebungen: Fernsicht am Siel, zum Kuhhirten, Uckermannscher Garten, Horn, Oberneuland, Lilienthal, Burg, St. Magnus. Gasthöfe: Lindenhof, Stadt Frankfurt, Hannoversches Haus.

Dampfschifffahrt auf der Unterweser von Bremen bis Bremerhaven.

Das erste Dampfschiff, welches die Unterweser befuhr, und was den Namen „die Weser“ führte, liess der Kaufmann Friedrich Schröder im J. 1816 auf alleinige Kosten erbauen. Die Maschine wurde von Bolton Watt & Comp. in Birmingham bezogen, das Schiff selbst durch den Zimmerbaas Johann Lange in Vegesack von Holz erbaut. Das Schiff war 85 F. lang, 14 F. breit, hatte unbeladen einen Tiefgang von 3 F., eine Maschine mit Niederdruck zu 14 Pferdekraft, die Schnelligkeit wird zu 10 F. in der Sekunde im stillen Wasser, der Kohlenverbrauch zu 18 ℔. pro St. und Pferdekraft angegeben. Das Dampfschiff fuhr vom Frühjahr 1817 an, zwischen Bremen, Vegesack, Elsfleth

und Brake, später auch bis Bremerhaven, wurde im J. 1833 auf den Abbruch verkauft, hatte während seiner Benutzung als grösste Anzahl im J. 1818 = 10356, als geringste Anzahl im J. 1825 = 4948 Passagiere am Bord.

Die Schiffe, welche jetzt die Unterweser befahren, sind folgende:

1) Dampfboot „Bremen“. Es wurde von dem Schiffsbaumeister Johann Lange in Vegesack auf eigene Rechnung erbaut; die Maschinen dazu wurden von Fawert Preston & Comp. in Liverpool bezogen. Das Schiff ist von Holz, 125 F. lang, 21 F. zwischen den Rädern und 36 F. mit Rädern und Räderkasten breit, Tiefgang unbeladen 3¼ F., die 2 Niederdruck-Maschinen haben zusammen 50 Pferdekraft, der Kohlenverbrauch wird zu 7 bis 7½ ℔. pro St. und Pferdekraft angegeben. Dasselbe begann seine Fahrten zwischen Bremen und Bremerhaven am 1. Mai 1833, ist auf diese Weise jährlich beschäftigt, machte im Sommer 1838 auch einige Seereisen nach Norderney.

2) Dampfschiff „Roland“. Zur Anschaffung desselben vereinte sich im J. 1839 eine Gesellschaft von 244 Aktien à 100 Thlr., zu dem Zwecke, um theils den Verkehr zwischen Bremen und Bremerhaven zu beleben, theils und hauptsächlich aber, um bei Hochwasser, also bei Ueberschwemmung der Leinpfade, die Frachtschiffe bis Hoya schleppen zu lassen, welcher letztere Ort als das höchste Ziel deshalb gesteckt werden musste, weil die Brücke zu Hoya das Dampfschiff nicht durchliess. Es war dies Unternehmen um so verdienstlicher, als die Aktionäre von vorn herein, obgleich sie die ganze Gefahr trugen, nur eine Verzinsung mit höchstens 4 Prozent haben wollten, auf alle Dividenden verzichteten und die sonstigen Ueberschüsse zur Ergänzung des Schiffes und zur Erweiterung des die Frachtschifffahrt so sehr förderlichen Unternehmens bestimmten.

Die Maschinen sind von Laird & Comp. in Glasgow bezogen, das Schiff selbst ist vom Schiffsbaumeister Hermann Heineken in Bremen von Holz erbaut. Die Länge des Schiffes beträgt 135 F., die Breite zwischen den Rädern 24 F., mit Rädern und Räderkasten 38¾ F., der Tiefgang unbeladen ungefähr 3½ F., die zwei Niederdruckmaschinen haben zusammen 70 Pferdekraft.

Im J. 1842 wurde dies Schiff von 14610 Passagieren benutzt; ausser dieser Personen-Beförderung hat die Annahme, es werde dies Unternehmen von sehr grossem Nutzen für die Frachtschiffe sein, welche früher oft lange Zeit liegen bleiben mussten, sich völlig bestätigt, und erfreulich ist es, dass die Rechnungsverhältnisse überdies gestatteten, die Abgabe, welche für das im erforderlichen Falle eintretende Schleppen auf jedes mit Frachtschiffen beförderte Schiff. Waaren gelegt wurde, bedeutend zu ermässigen.

Im J. 1843 hat der Roland einen bedeutenden Ausgabe-

überschuss gehabt; im J. 1844 gestalteten sich seine Verhältnisse zwar besser, jedoch hat die Abgabe von 1 Groten wiederhergestellt werden müssen. Das Schiff hat im Frühling und Spätherbst 122 beladene Fahrzeuge zwischen Bremen und Hoya geschleppt, so wie 13 Fahrzeuge thalwärts.

3) Das Dampfschiff „Telegraph“ liessen im Herbste 1839 6 Mitglieder der Kaufmannschaft in Bremen mit Maschinen und allem Zubehör bei Wm. Fairbairn & Comp. in London erbauen. Dies Schiff ist das erste eiserne auf der Weser; die Länge beträgt 127 F., die Breite zwischen den Rädern 25 F., mit Rädern und Räderkasten 32 F., Tiefgang unbeladen 3 F.; die 2 Niederdruckmaschinen haben zusammen 44 Pferdekraft, der Kohlengebrauch wird zu durchschnittlich 12 ℔. pro Stunde und Pferdekraft angegeben. Dies Schiff kam nach 36stündiger Fahrt von Greenwich nach Bremerhaven im April 1840, wird zur Personenbeförderung zwischen Bremen und Bremerhaven, in den M. Juli und Aug. aber zur Fahrt zwischen Bremen und den Nordsee-Inseln Wangeroog und Norderney benutzt; dasselbe hat in einzelnen Fällen zwischen Bremen und Bremerhaven 330 Pers. zugleich an Bord gehabt, befördert in den beiden M. Juli und Aug. von und nach den Bade-Inseln Wangeroog und Norderney durchschnittlich 1000 Personen.

4) Das Dampfschiff „Gutenberg“ wurde von Joh. Lange in Vegesack auf dessen alleinige Rechnung hergestellt. Die Maschinen wurden von Marshall und Spiller in England bezogen, das Schiff selbst erbaute der Eigenthümer von Holz. Dasselbe ist 124 F. lang, zwischen den Rädern und Räderkasten 30 F. breit, Tiefgang unbeladen $2\frac{1}{4}$ F., die beiden Niederdruckmaschinen haben zusammen 36 Pferdekraft, der Kohlenverbrauch wird zu 4 ℔. Coaks pro Stunde und Pferdekraft angegeben.

Dies Schiff begann seine Fahrten im Mai 1841, dient dem Personenverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven, machte im J. 1842 einige Fahrten nach Hamburg.

5) Das eiserne Dampfschiff „Michel Orban“ dient zu Dampfschifffahrten zwischen Bremen und Brake.

Diese sämmtlichen 5 Dampfschiffe finden sich in gutem Zustande und machen regelmässig ihre Fahrten; über ihre Schnelligkeit kann Bestimmtes nicht angegeben werden, weil theils darüber genaue Vorlagen nicht erfolgten, theils und hauptsächlich weil die Strecke zwischen Bremen und Bremerhaven, $9\frac{3}{8}$ M. Wasserweg haltend, welche von ihnen befahren wird, in dieser Beziehung eigenthümliche Verhältnisse darbietet.

Bei niedrigem Wasserstande finden diese Schiffe, wegen der vielen Untiefen und mancher sonstigen erheblichen Schifffahrtshindernisse Aufenthalt, welcher theilweise nur dadurch beseitigt werden kann, dass bei Ebbe die Thalfahrt, bei Fluth die Bergfahrt gemacht wird. — Das Dampfschiff „Telegraph“ hat wegen des schlechten Anlegeplatzes bei Wangeroog, bei ungün-

stigem Winde oft bedeutenden Aufenthalt, da Behufs der Landung ganz um die Insel gefahren werden muss; wenn indessen Wind und Wetter nicht gar zu ungünstig sind, so wird die Fahrt von Bremen über Wangeroog nach Norderney in der Regel in 14 Stunden und zurück in 16 St. vollendet.

Der Fahrplan für diese Schiffe, welcher sich öfter ändert, wird regelmässig durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht.

Die Passagier-Preise sind:

In einem Tage hin und zurück.

			1r Platz. thlr.	1r Platz. grt.	2r Platz. grt.	1r Platz. thlr.	1r Platz. grt.	2r Platz. grt.
Zurück im nämlichen Verhältniss.	v. Bremen	n. Bremerhaven	1	—	46	1	36	69
	- do.	- Brake	—	56	34	1	12	51
	- do.	- Elsfleth ...	—	44	24	—	66	36
	- do.	- Vegesack ..	—	20	12	—	30	18
	- Vegesack	- Bremerhaven	—	56	34	1	12	51
	- do.	- Brake	—	36	24	—	54	36
	- do.	- Elsfleth ...	—	24	16	—	36	24
	- Elsfleth	- Bremerhaven	—	32	20	—	48	30
	- do.	- Brake	—	14	10	—	21	15
	- Brake	- Bremerhaven	—	24	16	—	36	24

Kinder unter 12 Jahren zahlen die Hälfte.

Die Passage nach Strohausen und Warfleth, so wie zurück, ist in obigem Verhältniss regulirt.

Für Päckereien ist die Fracht bis 1 ℔. 3 grt.
- - - - - 5 - 6 -
- - - - - 25 - 8 -

über 25 ℔. nach der Norm von 24 grt. pro 100 ℔. Die Berechnung geschieht dann nur von 25 zu 25 ℔. ohne weitere Bruchtheilung.

Von Bremen aus finden noch folgende Dampfschifffahrten Statt:

Zwischen Bremen und Hull fahren die beiden Schraubendampfschiffe

„Hengist und Horsa“ (in 36 St.)

zwischen Bremen und Amsterdam fährt das 165 Last grosse eiserne Dampfschiff

„Koning Willem II.“ alle 10 Tage (in 30 St.)

Während der Badezeit wird das Schiff auch zu Fahrten zwischen Bremen und Helgoland benutzt.

Von Bremen nach Norderney in 14 St.

Wichtigste Stationen unterhalb Bremen.

a) Vegesack, am r. Weserufer unweit des Einflusses der Bessum, 3436 Ew.; bedeutender Schiffbau. Gasth.: Hafenhaus

In der Nachbarschaft: Schönebeck, Blumenthal, Leuchtenburg, Rönnebeck.

b) Elsfleth, am l. U. der Weser, (Kirchspiel) 3009 Ew.; Schiffswerfte, Holzhandlungen, Bierbrauereien, Reepschlägereien, Ziegel-, Kalk-Brennereien.

c) Braake, am l. Weserufer, 1400 Ew.; Schiffbau, Wollweberei; angekommen 340 Seeschiffe, Freihafen.

d) Bremerhaven, am r. U. neben der Geestemündung, 2500 Ew.; Anlagen zum Bau und der Ausrüstung der Schiffe; eingelaufen 1844: 588 Seeschiffe. Von dem Vorhafen schöner Ueberblick des hier schon mächtigen Weserstroms mehrere Meilen aufwärts und thalwärts bis zur Mündung. Gasth.: Hafenhaus, von Grosse und von Garrels. — Vor der Weser- und Jahde-Mündung liegt das oldenburgische Seebad Wangeroge, mit (ausser der Badezeit) 450 Ew., und einer Anstalt zum Versieden von englischem Steinsalz in Seewasser; Soolbäder. Zwischen der Jahde und dem Dollart ist, 1¼ M. von der ostfriesischen Küste, das hannoversche Seebad Norderney belegen, auf einer 3 St. im Umfang haltenden 900 Bewohner besitzenden Insel. Schellfischfang und sonstige Fischerei, auch Frachtschifffahrt, so wie die Beherbergung und Bedienung von 1500 bis 1600 Badegästen (ohne Dienerschaft) sind ihre Ernährungsquellen. Die Einrichtungen für warme und Sturz- oder Douche-Bäder (jährlich an 20000), so wie für kalte Bäder in den hohen Wellen der offenen See, sind eben so musterhaft, als die Unterhaltung und Bewirthung für die isolirte Lage befriedigend sind.

An 150 zur Aufnahme von Fremden eingerichtete Häuser; Turnanstalt; 2 mal täglich Postverbindung mit dem festen Lande.

Zu Seite 67: Der Herzog Wilhelm fährt jeden Dienstag und Freitag Mrgs. 5 Uhr von Bremen, jeden Sonntag und Donnerstag von Hameln ab.

IV. Dampfschifffahrt auf der Ems.

1) Geschichte des Unternehmens.

Im Anfange des J. 1843 erliess die Kaufmannschaft zu Emden einen Aufruf an das Publikum, Theil an der Errichtung einer Dampfschifffahrtsgesellschaft auf Aktien zu nehmen. Die Dampfschifffahrt sollte von der Seehandelsstadt Emden ausgehen und von dort stromaufwärts auf die Seehandelsstadt Leer, stromab auf den holländischen Hafen und Festung Delfzyl am Dollart und seewärts bis Norderney u. s. w. gehen, also ausser bis zur Stadt Leer an der Leda und Oberems, hauptsächlich für die Unterems und deren Seemündungen und Seewatten bis zu den ostfriesischen Inseln. Das Unternehmen fand namentlich in Emden grossen Anklang, es bildete sich eine Gesellschaft unter dem

Namen „Concordia“, von welcher das zur Anschaffung eines Schiffes erforderliche Kapital aufgebracht wurde. Das Dampfboot wurde hierauf bei dem Herrn T. D. Marshall in Southshields gebaut, und langte im Winter 1843 in Emden an. Nachdem schon früher die Konzession der Gesellschaft hannoverscherseits erfolgt war, wurde unterm 10. Jan. 1844 von der niederländischen Regierung die Genehmigung ertheilt, Reisende und Güter von Delfzyl nach Emden und andern Orten Ostfrieslands zu transportiren. Am 19. März fand die feierliche Eröffnung durch eine besondere Fahrt Statt, worauf das Schiff am 20. seine erste Reise im Dienste machte. Seitdem ist es regelmässig nach Delfzyl und zurück, so wie nach Leer und zurück gefahren. Obwohl das Unternehmen im ersten Betriebsjahre 1844 kein günstiges Resultat lieferte, so wurde doch in der am 31. Okt. 1844 zu Emden gehaltenen Generalversammlung beschlossen, noch ein zweites Schiff anzuschaffen, indem das eine den Bedürfnissen des Verkehrs nicht entsprach, und bei dem Unternehmen weniger der sofortige Nutzen der Aktionäre bezweckt ist, als der grosse und allgemeine Vortheil, welcher der Provinz und namentlich allen Ems-Anwohnern aus dem vermehrten Verkehr erwächst. Zu erwähnen wäre noch, dass sich in der Mitte des J. 1844 zu Leer ein provisorisches Komité bildete, um eine Dampfschifffahrt auf der Ems herzustellen. Eine Vereinigung zwischen beiden Gesellschaften wurde versucht, sie ist jedoch nicht zu Stande gekommen, indem beide Gesellschaften über die Bedingungen nicht einig werden konnten. Die Verhandlungen sind deshalb unter dem 1. Dez. 1844 vorläufig wieder abgebrochen worden.

2) Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Das vorhandene Dampfschiff „Kronprinzessin Marie“ wurde durch den Herrn Thomas D. Marshall in Southshields an der Tyne erbaut, ist 100 F. lang, 15 bis 16 F. breit und hat zwei Niederdruck-Maschinen von zusammen 25 Pferdekraft. Da es namentlich zur Passagier-Fahrt eingerichtet ist, so hat es demgemäss zwei Kajüten und einen kleinen Raum für die Packgüter. Die Kosten des Dampfschiffes betragen etwa 11750 Thlr.

3) Beförderungspreise so wie Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Die Abfahrts-Stunden werden in den öffentlichen Blättern bekannt gemacht und waren im J. 1844 beinahe für jeden Tag verschieden. Das Schiff fuhr jeden Tag von Emden nach Delfzyl und zurück, so wie nach Leer und zurück, mit Ausnahme einer Reise nach Leer, welche alle 14 Tage bis 3 Wochen wegfallen musste, um Zeit zum Reinigen des Kessels zu gewinnen. Nach Anschaffung des zweiten Schiffes beabsichtigt man, dass eins täglich über Leer nach Halte und Drostensiel und zurück, das zweite täglich zweimal hin und her zwischen Emden und Delf-

zyl fahren soll. Die Reisen zwischen Emden und Delfzyl werden in $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ St., die zwischen Emden und Leer in $2\frac{1}{2}$ bis 3 St. zurückgelegt, mithin in den Fällen, wo das Schiff nach Ankunft in Emden nach $\frac{1}{2}$ St. Aufenthalt weiter fährt, zwischen Leer und Delfzyl in $4\frac{1}{4}$ bis 5 St. Dieser Dienst steht in unmittelbarer Verbindung mit einer neu eingerichteten sogenannten Barge zwischen Delfzyl und Gröningen, welche, mit 2 Pferden bespannt, die unterwegs gewechselt werden, die Reise in höchstens $3\frac{1}{2}$ St. zurücklegt. Die Barge fährt von Gröningen $2\frac{1}{4}$ St. früher, als das Dampfschiff von Emden nach Delfzyl abgeht, und von Delfzyl nach Gröningen $\frac{1}{2}$ St. nach Ankunft des Dampfschiffes. — Von Emden und Leer ab bestehen Chausseen und Schnellposten über Oldenburg nach Bremen, Hannover u. s. w., so dass mit diesen beiden Diensten eine bequeme Reiseroute mit prompten Transportmitteln zwischen Deutschland und Holland eröffnet ist, welche über die Haupt-Haudels- und Schifffahrtsplätze an der Nordsee, namentlich Hamburg, Bremen, Emden, Leer, Gröningen, Harlingen, Zwolle, Amsterdam führend, viele Vortheile vor Andern darbietet.

Die Preise der Plätze sind wie folgt:

Für das Dampfschiff incl. 50 ℔ Hannov. Reisegepäck incl. beiderseitiges sogenanntes Passagegeld zwischen Emden und Delfzyl

20 Ggr. für die erste Kajüte.
12 - - zweite -

zwischen Emden und Leer

1 Thlr. 12 Ggr. für die erste Kajüte.
— - 20 Ggr. - - zweite -

Wer sofort eine Karte für die Hin- und Zurückreise nimmt, bezahlt für die Rückreise, im laufenden Jahre, nur die Hälfte. Für die Barge 75 Cents für die erste und 50 Cents für die zweite Kajüte, incl. 25 ℔., Niederl. Gewicht, Freigepäck.

4. Ergebnisse des Unternehmens.

Das Dampfboot machte zusammen vom 20. März bis 1. Nov., also in 227 Tagen, 418 Reisen, jede Fahrt hin und zurück für eine Reise gerechnet. Auf denselben wurden im Ganzen 15847 Passagiere befördert, ausschliesslich derjenigen, welche die Vergnügungsfahrten mitmachten, nämlich:

	auf dem Leerer Cours.	auf dem Delfzyler Cours.
Vom 20. März bis ult. April	2585	807
im Mai	1213	810
- Juni	1694	681
- Juli	942	1385
- August	939	785
- September	1198	737
- Oktober und 1 — 3. November . .	1560	511
	10131	5716

Dabei sind auf dem Leerer Cours alle Personen geschrieben, welche zwischen Leer und Emden und von Leer nach Delfzyl gefahren sind, und auf dem Delfzyler alle diejenigen. welche zwischen Delfzyl und Emden und von Delfzyl nach Leer gefahren sind.

Um eine Uebersicht zu gewinnen, wie sich diese auf die verschiedenen Plätze vertheilten, wurden von März, April und Sept. genaue, ins Einzelne gehende Zusammenstellungen angefertigt und nach deren Ergebniss, die Berechnung über die ganze Anzahl von 15847 gemacht. Danach sind gefahren:

Von Emden nach Delfzyl und umgekehrt	3973 Pers.
- - - Leer - -	3616 -
- - nach den Zwischenstationen: Rhede von Emden, Petkum, Ditzum, Hatzum, Oldersum, Jemgum und Leerort und umgekehrt	3417 -
Von Leer nach Delfzyl und umgekehrt	673 -
Ausserdem von Leer nach Delfzyl und umgekehrt an Hollandsgängern	900 -
Von Leer nach den obengenannten Zwischenstationen und von diesen nach Leer	2769 -
Von Delfzyl nach denselben und umgekehrt	128 -
Von Zwischenstationen nach Zwischenstationen . .	369 -
zusammen	15847 Pers.

Die Ausgaben und Einnahmen, so wie die laufenden Schulden dieses Betriebes lagen bis Ende Sept. ziemlich genau vor, also für einen Zeitraum von 6½ M., und danach berechnete die Direktion unter Berücksichtigung der schon bekannten Veränderungen, welche im nächsten Jahre eintreten würden, die Uebersicht der Einnahme und Ausgabe dieses einen Schiffes für ein Jahr, wobei nur neun Monate Fahrzeit angenommen wurden:

Die Einnahme würde darnach betragen:

für Personenfrachten	9265 Thlr.
- Päckereien	420 -
- Schlepplohn . . .	450 -
also zusammen	10135 Thlr.

Die Ausgaben würden sich dagegen, wie folgt, stellen:

für Kohlen	4721 Thlr.
- Gehalte	1436 -
- Abgaben von der Fährgerechtigkeit und den Schiffen	344 -
für Assekuranz-Prämie	384 -
- Schmiere	143 -
- Bekanntmachungen	354 -
- Zeitungen am Bord	34 -
- Reparaturen an Kessel, Maschine und Schiff . .	1000 -
- verschiedene Ausgaben	150 -
zusammen	8566 Thlr.

Die Einnahme liesse also einen Ueberschuss über die Ausgabe von 1569 Thlr. gegen die Abnutzung des Schiffes, und die Zinsen des ganzen Anlage- und Betriebs-Kapitals. Dieser Ueberschuss würde hierzu zwar nicht ausreichen, er würde jedoch hoffentlich durch die zu erwartende vermehrte Frequenz so erhöht werden, dass ausser der Gemeinnützlichkeit des Unternehmens auch noch den Aktionären ein Gewinn abgeworfen wird.

5. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Die Ems fängt Papenburg, 4000 Ew., gegenüber an für Seeschiffe fahrbar zu werden. Diese merkwürdige Veenkolonie, welche, ½ M. rechts vom Flusse belegen, durch grosse Kanäle mit demselben zusammenhängt, besitzt an 170 Seeschiffe von etwa 5900 Rockenlasten Tragfähigkeit, in welchen ein Kapital von mindestens 700000 Thlr. angelegt ist; ausserdem Watten-, Fluss- und Kanal-Schiffe, 2 Assekuranz-Kompagnien, 2 Schiffer-Kompakte; Lebensversicherungs-Anstalt für Seefahrer; Navigationsschule; Schiffswerfte 17, Tauschlägereien 5, Segelmachereien 4, Ankerschmiede 2, Masten-Blockmacher. Gasth.: bei Bonner.

b) Halte, am l. U., ein nur aus wenigen Häusern bestehender Ort, aber wichtig durch seinen lebhaften Speditionsverkehr; die Ems, welche hier noch Ebbe und Fluth zeigt, trägt Schiffe bis 100 Last; die Ueberladung nach Meppen, Lingen, Rheine u. s. w. geschieht in Emspünten von 8—15 Last. Schiffswerft, Sägemühle, Steinkalkbrennerei. Einlaufend 160 bis 170 Schiffe von 4100 bis 4200 Last (à 4000 ℔.). — Guter Gasth.: bei Sterrenberg.

c) Weener, am l. U., 2800 Ew., mit alter schöner Kirche; Thonwaaren-, Kalk-, Zichorien-, Leder-Verfertigung; Schifffahrt, einlaufend 40 — 50 Seeschiffe von 1250 — 1300 Last.

d) Leer, in einiger Entfernung vom r. U., an der Leda, welche bei Leerort in die Ems fällt. 6500 Ew., Fabriken in Oel, Tabak, Schroot; Schiffbau und desfallsiger Bedarf; bedeutender Holzhandel, lebhafter Verkehr mit Landesprodukten, namentlich Butter. Einlaufende Seeschiffe 700 — 800 von 13 — 14000 Last. — Waage, Börse, Haneburg, Lünningsburg. In der Nachbarschaft: der Plytenberg, Bollinghausen, Möhrken, Evenburg, Leerort. Gasth.: bei Wagner.

e) Jemgum, l. an der Ems, mit 1400 Ew.; Zwirn-, Ziegel-, Leder-Verfertigung. — Schwerer schöner Marschboden im s. g. Rheiderlande.

f) Oldersum, an einem Tief, welches rechts in die Ems mündet, 1000 Ew.; verhältnissmässig geräumiger Hafen; Verfertigung von Backsteinen und Dachziegeln. Eingelaufene Seeschiffe zwischen 130 und 170.

g) Emden, am r. Emsufer, wo die Ems bereits zum Meerbusen

Dollart sich erweitert, mit 12500 Ew.; Fabriken in Oel, Kalk, Tabak, Strümpfen, Zwirn, Lichten, Leder; Schiffbau und zugehörige Betriebe, Häringsfang mit 12 Buisen, Ems- und Seehandel, namentlich mit Getreide, Rappsamen, Butter, Käse, Ziegeln, Zwirn u. s. w. als Ausfuhr-, Kolonial- und Manufaktur-Waaren als Einfuhr-Artikel. Einlaufende Schiffe 730 bis 750 von 13600 bis 13700 Last. Zwei durch die Stadt fliessende Gewässer: das Hintertief und Wolthuser Tief, mit welchen eine Anzahl Kanäle in Verbindung steht, bilden bei ihrer Ausmündung in die Ems den doppelten Hafen der Stadt, welcher zwar 300 Seeschiffe fassen kann, jedoch verschlammt ist, während auf der geräumigen und sichern Rhede grosse Kriegsschiffe vor Anker gehen können. Emden wird jetzt ein neues bis auf 14 F. vorläufig vertieftes Fahrwasser erhalten, und man wird ohne Zweifel in der nächsten Zukunft schon recht lebhaft erkennen, welchen hohen Werth die Emshäfen für das nordwestl. Deutschland haben können. Sehenswerth: Rathhaus mit Rüstkammer, Waage, Gasthaus; grosse Kirche; Navigationsschule. In den Umgebungen: Hinte, Wolthusen, Larrelt, Wybelsum. — Gasth.: bei van Dohlen, zum Prinzen.

h) Delfzyl, links an der sehr erbreiterten Emsmündung, 4000 Ew., kleine niederl. befestigte Stadt mit ziemlich lebhaftem Verkehr, sowohl für die Provinz Gröningen, wie als Nothhafen. —

V. Dampfschifffahrt auf dem Rhein und dessen Nebengewässern.

A. Dampfschifffahrt-Gesellschaft für den Bodensee und Rhein.

1. Geschichte des Unternehmens.

Im J. 1830 bildete sich in Konstanz eine Aktien-Gesellschaft, um durch Errichtung der Dampfschifffahrt die Verbindung, den Handel und Verkehr der Uferplätze des Bodensees zu erleichtern und zu beleben. Demgemäss war ihre Bestimmung, den Bodensee in seinem ganzen Umfange und den Rhein von Konstanz bis Schaffhausen mit Dampfschiffen zu befahren, und sowohl auf diesen, als auf eigenen Schleppschiffen Handelsgegenstände, Waaren aller Art, und Menschen von und nach allen Häfen und bedeutenden Plätzen des Bodensees, Untersees und wo möglich des Rheins, und zwar vorzugsweise von und nach

Ludwigshafen, Ueberlingen, Konstanz, Meersburg und Rorschach, nach festgesetzten Ordnungen zu führen. Unterm 1. Nov. 1830 wurde der Gesellschaft die Genehmigung von der Regierung ertheilt und wurden ihr zugleich nachstehende Vorrechte verliehen und folgende Verbindlichkeiten auferlegt: „1) Es steht ihr das frei ausschliessende Ladungsrecht in Ludwigshafen zu. 2) In den Häfen von Ueberlingen und Konstanz wird ihr Abfahrtsgeld = freie Ladung für ihre Dampfschiffe beim Transport von Menschen, Waaren und Erzeugnissen jeder Art zugesichert. 3) An den übrigen Ladeplätzen hat sie die üblichen Abfahrts-Gebühren, so lange solche gestattet bleiben, zu entrichten, sie soll jedoch dabei wie die am meisten begünstigten Schifferschaften gehalten werden. 4) Sie geniesst für die Dauer des Privilegiums sowohl für sich, als für ihre Angestellten der Gewerbesteuerfreiheit bei Staats- und gewöhnlichen, auch aussergewöhnlichen Gemeinde-Umlagen. 5) Die Dauer des Privilegiums wird auf 25 Jahre vom Tage der Ausfertigung an gerechnet, festgesetzt. 6) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Dampfschifffahrt mit vorzüglich gut gebauten Booten zu betreiben, diese Boote nicht nur vor dem Gebrauche, sondern so oft es für nöthig erachtet wird, von den obrigkeitlich hierzu aufgestellten Personen prüfen zu lassen, überhaupt alle ergehenden polizeilichen Vorschriften genau zu beobachten. 7) Sie ist verpflichtet, vorzugsweise für die Schnelligkeit und Regelmässigkeit der Transporte von Ludwigshafen, in bestimmten, dem Bedürfnisse entsprechenden Tourfahrten zu sorgen, die für die Bedürfnisse dieses Platzes erforderlichen Dampfschiffe und Schleppschiffe stets in gutem Zustande zu erhalten und die für diesen Hafen obrigkeitlich festgesetzten Frachttaxen nicht zu überschreiten. 8) Fremde dürfen zur Bemannung der Schiffe u. s. w. nur dann angestellt werden, wenn sie sich mit Heimathscheinen ausweisen können. Sie geniessen die Rechte der Schutzgenossen, bleiben aber mit ihren Familien jederzeit lediglich der Fürsorge der Aktiengesellschaften in dem Falle überlassen, wo eine inländische Gemeinde hätte eintreten müssen. 9) Jedes Jahr muss, nach dem Abschlusse der Rechnung und erfolgter Prüfung derselben durch den Ausschuss, ein Rechnungs-Auszug über den Vermögensstand der Aktiengesellschaft dem Direktorium des Seekreises übergeben werden. 10) Die Aktiengesellschaft kann vor Ablauf der für ihre Dauer bestimmte Zeit ihre Auflösung beschliessen, aber nicht früher vollziehen, als nach Ablauf eines jeden Jahres, von dem Tage an gerechnet, wo sie ihren Beschluss der Regierung bekannt gemacht hat. Bis zum Ablaufe dieses Jahres bleibt sie im Genusse der ihr ertheilten Befugnisse, und hat die ihr dagegen auferlegten Verbindlichkeiten, insbesondere rücksichtlich des Waarentransports in Ludwigshafen zu erfüllen.“ — Im J. 1833 begannen die Fahrten; im J. 1838 vereinigte sich die Gesellschaft mit einer zu Lindau

gebildeten; am 1. Sept. 1842 trennte sie sich wieder von derselben und setzte von dieser Zeit an die Fahrten allein fort.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Der Sitz der Gesellschaft und ordentliche Gerichtsstand ist in der Grossherzogl. Badenschen Kreisstadt Konstanz. 2) Der zum Betriebe der Dampfschifffahrt erforderliche Aufwand wird auf 90000 Fl. festgesetzt. Dieses Vermögen ist auf 300 Aktien, jede zu 300 fl., vertheilt; die Aktien sind verkäuflich. 3) Die Rechte und Verpflichtungen der Gesellschafter sind völlig gleich. Jedem Mitgliede kommen so viele Stimmungsrechte zu, als es einzelne Aktien hat. Jedes Mitglied ist zur Geschäftsführung stimm- und wahlfähig. 4) Jedes Mitglied ist berechtigt, sich durch einen ihm beliebigen Bevollmächtigten in den Versammlungen der Gesellschaft vertreten zu lassen. Die Beschlüsse in denselben werden durch unbedingte Stimmenmehrheit gefasst; bei Gleichheit der Stimmen entscheidet der Vorsteher. 5) Die allgemeine Versammlung vertraut den Vollzug ihrer Beschlüsse und ihre Geschäftsführung einem aus ihrer Mitte bestellten Vorstand an, welcher aus einem Verwalter und aus einem Geschäfts-Ausschusse zusammengesetzt ist. Der Verwalter ist besoldet. 6) Wer ein Siebentel oder mehr von der Gesammtzahl aller Aktien besitzt, ist Mitglied des Ausschusses. Der Ausschuss besteht aus sieben von der allgemeinen Versammlung ernannten Mitgliedern. Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Ausschusses ist Anwesenheit von 5 Mitgliedern erforderlich. Im Ausschusse hat derjenige den Vorsitz, dem die meisten Stimmen zufielen; den Sekretair wählt der Ausschuss selbst aus seiner Mitte. Der Ausschuss bezieht, ausser seinen Auslagen für Reisen, in Geschäften kein Gehalt; die Mitglieder desselben werden alle zwei Jahre durch Loos zur Hälfte erneuert, wobei die abtretenden Mitglieder wieder wählbar sind. 7) Die von dem Eigenthümer an Andere abgetretenen Aktien-Urkunden müssen in ein vom Vorsteher des Ausschusses und vom Verwalter gemeinschaftlich zu führendes Buch eingetragen und diese Aenderung des Inhabers auf die Aktien-Urkunde vermerkt werden. Der Verlust einer Aktien-Urkunde wird dem Vorsteher des Ausschusses sogleich angezeigt, welcher die gerichtliche Unwirksamkeits-Erklärung derselben bewirkt. Während der Zeit schätzt der Buchseintrag das Recht des Eingeschriebenen. 8) Der Verwalter führt alle Bücher der Gesellschaft; die Rechnungsbücher müssen nach Maassgabe des Handelsrechtes in kaufmännischer Form und Ordnung gehalten werden. Derselbe schliesst am letzten Jahrestage seine Bücher und Rechnungen ab, und zieht die Bilanz. Binnen Monatsfrist übergiebt er diese Rechnung dem zur ordentlichen Sitzung versammelten Ausschusse, der dieselbe sogleich prüft und vom Verwalter die mündlichen Verantwortungen abnimmt. 9) Der Jahresnutzen der Gesellschaft soll folgendermaassen angewendet werden;

a) die eine Hälfte zu einer Wiederherstellungs-Kasse, *b*) der andere Theil zur freien Verfügung der Theilnehmer. Die allgemeine Versammlung setzt in ihrer ausserordentlichen Jahres-Sitzung, auf den Antrag des Ausschusses, die nähern Verfügungen desfalls fest. Die in die Schiffswiederherstellungs-Kasse fliessende Hälfte muss verzinslich angelegt werden. Zu jedem Anlehen ist die Zustimmung von fünf Ausschussmitgliedern erforderlich. 10) Ueber die Auflösung der Gesellschaft vor dem Ablauf der festgesetzten 25 Jahre, so wie über das Geschäftsvermögen in diesem Falle, entscheidet die allgemeine Versammlung. Zur Gültigkeit der desfallsigen Beschlüsse sind aber zwei Drittheile der Stimmen sämmtlicher Theilnehmer erforderlich.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt drei Dampfschiffe und zwar: 1) Das Dampfboot „Stadt Konstanz“ mit 60 Pferdekraft, 144′ Länge, 17′ Breite, 9′ 6″ Höhe und 4½′ Tiefgang (engl. Maass). 2) Das Dampfboot „Leopold“ mit 40 Pferdekraft, 120′ Länge, 18′ Breite, 9′ 6″ Höhe und 3′ Tiefgang. 3) Die „Helvetia“ mit 40 Pferdekraft, 112′ Länge, 15′ Breite, 8′ 6″ Höhe und 3′ Tiefgang. — Sämmtliche drei Boote wurden in den Jahren $18\frac{42}{51}$ neu erbaut und haben eiserne Schiffskörper. Erstere Beide befahren einzig den Bodensee und Letzteres auch den Rhein bis Schaffhausen.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Die Abfahrtszeiten der Bodensee-Dampfschiffe unterliegen so häufigen Veränderungen, dass wir deshalb auf die gedruckten Fahrpläne verweisen müssen, die in jedem Hôtel der Umgegend zu finden sind.

Tarif.

A. Für Personen.

Taxen für die Reisenden des ersten Platzes.

	fl.	kr.	fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Arbon	1	54	1	12	1	24	2	54	1	42	—	48	1	—	1	30	—	6	1	—	2	12	1	12	—	24	—	21	3	18	2	6	2	30	1	48	—	30
Berlingen	2	54	—	30	1	—	—	12	1	42	2	42	—	18	1	54	2	6	1	42	—	54	1	30	2	12	1	24	—	12	—	42	1	24	1	24
Bregenz	2	30	4	—	2	48	1	24	—	21	2	36	1	—	—	21	3	12	2	12	1	30	1	—	4	24	3	6	3	36	2	48	1	36
Constanz	1	36	—	24	1	12	2	12	—	12	1	24	2	6	1	12	—	24	1	—	1	42	2	—	—	42	1	12	—	48	—	54
Diessenhofen	1	12	2	48	3	48	1	24	3	—	3	36	2	48	2	—	2	36	3	12	—	24	—	54	—	24	2	24	2	24
Ermatingen	1	36	3	36	—	12	1	48	2	30	1	36	—	48	1	24	2	—	1	36	—	21	—	48	1	12	1	12
Friedrichshafen	1	12	1	24	—	24	1	—	2	—	—	48	—	36	1	—	3	12	1	54	2	24	1	24	—	36
Fussach	2	24	—	54	—	18	3	—	2	—	1	12	—	42	4	12	2	54	3	24	2	36	1	18
Gottlieben	1	36	2	18	1	24	—	36	1	12	1	48	1	48	—	30	1	—	1	—	1	6
Langenargen	—	42	2	12	1	6	—	36	—	42	3	24	2	6	2	36	1	42	—	36
Lindau	2	48	1	48	1	12	—	48	4	—	2	48	3	12	2	24	1	18
Ludwigshafen	1	—	1	48	2	24	3	12	1	54	2	24	—	24	1	42
Meersburg	—	48	1	30	2	24	1	6	1	36	—	36	—	48
Romanshorn	—	42	3	—	1	42	2	12	1	24	—	18
Rorschach	3	36	2	24	2	48	2	6	—	48
Schaffhausen	1	18	—	48	2	48	2	48
Steckborn	—	30	1	36	1	36
Stein	2	—	2	—
Ueberlingen	1	18
Uttwyl

Taxen für die Reisenden des zweiten Platzes.

fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
—	20	1	12	1	40	1	24	2	12	—	15	—	16	—	48	1	28	—	40	—	24	1	—	—	40	—	32	1	8	1	56	—	56	—	48	1	16	Arbon
—	56	—	56	—	28	—	8	—	56	1	28	1	—	—	36	1	8	1	44	1	16	—	12	1	48	1	8	—	8	—	40	—	20	1	36	Berlingen
1	4	1	32	2	24	2	4	2	56	—	40	1	—	1	28	2	8	—	15	—	40	1	45	—	15	—	56	1	32	2	40	1	40	Bregenz
—	36	—	32	—	48	—	28	1	20	1	8	—	40	—	16	—	48	1	24	—	56	—	8	1	28	—	48	—	16	1	4	Constanz			
1	36	1	36	—	16	—	36	—	16	2	8	1	45	1	20	1	52	2	22	2	—	—	56	2	32	1	52	—	48	Diessenhofen					
—	48	—	48	—	32	—	14	1	4	1	20	—	56	—	32	1	4	1	40	1	12	—	8	1	45	1	4	Ermatingen						
—	24	—	56	1	36	1	16	2	8	—	40	—	24	—	32	1	20	—	40	—	16	—	56	—	48	Friedrichshafen								
—	32	1	44	2	16	1	56	2	48	—	28	—	48	1	20	2	—	—	12	—	36	1	36	Fussach										
—	45	—	40	—	40	—	20	1	12	1	12	—	48	—	24	—	56	1	32	1	4	Gottlieben												
—	24	1	8	1	45	1	24	2	16	—	28	—	24	—	45	1	28	—	30	Langenargen														
—	52	1	36	2	8	1	52	2	40	—	32	—	48	1	12	1	52	Lindau																
1	8	—	16	1	36	1	16	2	8	1	36	1	12	—	40	Ludwigshafen																		
—	32	—	24	1	4	—	44	1	36	1	—	—	32	Meersburg																				
—	12	—	56	1	28	1	8	2	—	—	28	Romanshorn																						
—	32	1	24	1	52	1	36	2	24	Rorschach																								
1	52	1	52	—	32	—	52	Schaffhausen																										
1	4	1	4	—	20	Steckborn																												
1	20	1	20	Stein																														
—	52	Ueberlingen																																
Uttwyl																																		

Bemerkungen.

1) Die Reisenden-Billets werden auf den Schiffen selbst nach deren Abfahrt gelöst. Beim Aus- und Wiedereinsteigen an Zwischenplätzen sind die Billets offen vorzuweisen, und beim Austritt aus dem Schiff nach vollendeter Fahrt abzugeben. Reisende, welche bei ihrem Austritt kein Billet besitzen, haben die betreffende Passagiertaxe zu erlegen. 2) Jeder Reisende hat 50 ℔. eigene Reise-Effekten frei, auf die er übrigens selbst zu achten hat. Uebergewicht wird besonders taxirt. 3) Reisende, welche ein Billet für die Hin- und Rückreise lösen, haben für letztere nur die Hälfte der Taxen zu entrichten, mit Ausnahme bei dem Platze Lindau, weil dort keine Retour-Passagiere den diesseitigen Schiffen zugelassen werden. Die Retour-Billets müssen auf den Namen des Berechtigten ausgestellt sein und sind nur auf zwei Tage gültig. 4) Kinder unter zwölf Jahren zahlen die Hälfte der gewöhnlichen Taxen, und geniessen nebstdem den im vorhergehenden Satze bemerkten Vortheil. 5) An allen Nebenstationen, wo Kahnführer aufgestellt sind, werden die resp. Reisenden durch diese an Bord der Schiffe gebracht oder von denselben abgeholt, wenn nicht stürmische oder neblichte Witterung dieses unmöglich macht, in welchem letztern Falle die betreffenden resp. Reisenden gegen Erlag der festgesetzten Taxe an der dem Nebenplatze zunächst gelegenen Landungsstation ausgeschifft werden. 6) Die Kahnführergebühren werden auf dem Dampfschiffe erhoben, und die Reisenden haben an die Kahnführer nichts zu entrichten; nur für das Weitertragen der Effekten derjenigen Passagiere, welche an's Land gebracht werden, können sie eine billige Vergütung in Anspruch nehmen. 7) Die Pavillons der Schiffe können gegen einen Taxaufschlag durch Gesellschaften besonders gemiethet werden. 8) Für die Aufnahme von Reisewagen, Chaisen, sonstigen Fuhrwerken und Pferden, welche wenigstens eine Viertelstunde vor Abgang des Schiffes zur Einschiffung parat sein müssen, bestehen zweckmässige Einrichtungen und unten bemerkte sehr billige Taxen. In diesen Taxen sind die Ein- und Ausladegebühren schon enthalten. 9) Die Hunde sind mit einer Taxe belegt, welche dem vierten Theile derjenigen des zweiten Platzes gleichkommt, und müssen der Schiffsordnung gemäss auf dem Verdecke angebunden werden. 10) Die festgesetzten Frachten und Taxen aller Art sind auf dem Verwaltungs-Bureau in Constanz, sowie bei den Capitains auf den Schiffen selbst zu erfragen. 11) Für anständige Bewirthung auf den Schiffen ist Sorge getragen. Das Wirthschafts-Personale darf die festgestellten Speise- und Getränke-Taxen nicht überschreiten. 12) Beschwerden der resp. Reisenden sind auf dem Verwaltungs-Bureau in Constanz anzubringen, oder in das auf den Schiffen vorhandene Desiderienbuch niederzulegen. 13) Die Capitains sind

angewiesen, die auf den Schiffen bestehende Polizei-Ordnung strenge zu handhaben.

B. Für Equipagen.

Taxen für Equipagen mit Pferden.

Von	Für einen Zweispänner.		Für einen Einspänner.		Für ein einzelnes Pferd.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Bregenz und Lindau nach Rorschach und umgekehrt	4	48	2	18	1	30
Bregenz und Lindau nach Constanz und umgekehrt	10	24	5	6	3	12
Bregenz und Lindau nach Schaffhausen und umgekehrt	17	36	8	48	5	12
Constanz nach Schaffhausen und umgekehrt	6	48	3	24	2	52
Constanz nach Meersburg und umgekehrt	3	24	1	54	1	12
Constanz nach Ueberlingen und umgekehrt	4	6	2	30	1	24
Constanz nach Rorschach und umgekehrt	5	24	2	42	1	42

Taxen für Equipagen ohne Pferde.

Von	Für 1 gross. 3- od. 4spän. Reisewag.		Für einen 2spännigen Reisewag.		Für einen Einspänner.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Bregenz und Lindau nach Rorschach und umgekehrt	6	—	3	36	2	—
Bregenz und Lindau nach Constanz und umgekehrt	12	48	7	36	4	12
Bregenz und Lindau nach Schaffhausen und umgekehrt	23	48	14	24	6	12
Constanz nach Schaffhausen und umgekehrt	10	48	5	—	2	54
Constanz nach Meersburg und umgekehrt	4	18	2	48	1	42
Constanz nach Ueberlingen und umgekehrt	5	18	3	24	2	12
Constanz nach Rorschach und umgekehrt	8	54	4	—	2	12

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens und Vergleichungen.

Uebersicht

der wichtigsten Positionen vor und während der Vereinigung mit der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau und nach der Trennung von derselben.

	Zahl der Schiffe der Gesellsch.		Brennmittel-Conto.		Reinertrag für die Gesellschaft nach Abzug der Schiffsunterhaltungskosten.		Schiffbauunterhaltungskosten der Gesellschaft in Constanz.		Reservefonds.		Aktiv-Zinsen.		Passiv-Zinsen.	
	Constanz.	Lindau.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Vor der Vereinigung mit Lindau:														
1833	2	—	12430	27	9400	16	2853	17	16000	—	—	—	—	—
1834	2	—	11674	22	12034	29	3753	17	22635	19	—	—	—	—
1835	2	—	10958	8	12436	35	4644	58	30933	48	—	—	—	—
1836	2	—	12335	54	14613	17	4701	2	37000	—	—	—	—	—
1837	2	—	14446	17	14517	59	3229	33	44220	—	—	—	—	—
Während der Vereinigung mit Lindau:														
1838	2	1	27133	13	9196	12	5918	24	1943	2	—	—	—	—
1839	2	1	31313	4	11338	52	3088	23	1797	25	—	—	—	—
1840	2	2	34229	29	9936	33	2750	39	1633	47	98	7	—	—
1841	3	2	49938	58	7602	43	6883	32	904	19	1249	46	—	—
1842. Vom 1. Jan 1842 bis zur Trennung von Lindau den 1. Sept. 1842.	3	2	26329	12	14547	42	2124	22	1126	32	4779	2	—	—
Nach der Trennung, vom 1. Sept. 1842 bis letzten Dez. 1842	3	—	7284	13										
1843	3	—	19257	48	19405	2	1708	34	1189	35	3176	55	—	—

Hieraus ersieht man, dass die Ergebnisse des Unternehmens vor und nach der Vereinigung mit Lindau günstiger waren, als während derselben.

Es erhöhte sich nämlich nach dieser Uebersicht der Brennmittelaufwand während der Vereinigung mit Lindau von 14446 fl. 17 kr. für zwei, auf 27133 fl. 13 kr. für drei und erreichte im J. 1841 die enorme Summe von 49938 fl. 58 kr. für fünf Schiffe, mit welchen 28056 Wegstunden zurückgelegt wurden. Im J. 1843 war der Brennmittel-Aufwand 18334 fl. 48 kr., an Wegstunden wurden zurückgelegt 15042; im J. 1843 gegen 1841 weniger 13014 Wegstunden, 31614 fl. 10 kr. an Brennmaterial-Aufwand. Im Verhältnisse zu den von den drei Schiffen der Gesellschaft in Constanz im J. 1843 zurückgelegten 15042 Wegstunden, mit einem Brennmaterialaufwand von 18334 fl. 48 kr., hätte im J. 1841 auf 28056 Wegstunden, statt 49938 fl. 58 kr. nur betragen sollen, 34197 fl. 58 kr., demnach Differenz 15741 fl.

Bis mit dem J. 1840 waren die Aktien-Zinsen aus dem Reservefonds, die in diesem Jahre . .	1633 fl.	47 kr.
und nach Abzug der Passivzinsen ad	98 -	7 -
noch	1535 fl.	40 kr.

betragen haben, unter dem Reinertrag begriffen.

Im J. 1843 waren von Aktiv-Zinsen aber nur zu erheben	1189 -	15 -
somit weniger	346 fl.	5 kr.
dagegen an Passiv-Zinsen zu entrichten	3176 -	55 -
wozu noch die bei der Versorgungsanstalt zur Gründung eines Assekuranzfonds hinterlegten und von dem Reinertrag pro 1843 in Abzug gebrachten	1600 -	- -
kommen im Ganzen	5123 fl.	- kr.
womit sich der Reinertrag pro 1843 von	19405 -	2 -

gegen die Ertragsergebnisse der J. von 1833 bis mit 1841 auf . . . . . 24528 fl. 2 kr. berechnet.

Gehen wir auf die Betriebsergebnisse des J. 1843 genauer ein, so finden wir:

dass die laufenden Einnahmen	70916 fl.	12 kr.
die laufenden Ausgaben	51511 -	10 -
betrugen, es verblieben mithin als Reinertrag .	19405 fl.	2 kr.
Hiervon wurden für das Aktien-Kapital 18900 fl. als Dividende von 4 Prozent vertheilt	7560 -	- -
Rest, der zur Schuldentilgung verwendet wurde,	11845 fl.	2 kr.

Personen wurden befördert: 61376, die einen Nettoertrag von 33196 fl. 38 kr. abwarfen; an Gütern wurden 138587 Ztr. verschifft, mit einem Nutzen von 22199 fl. 51 kr.; das Fruchtverschiffungs-Conto mit 45611 Maltern lieferte einen Nettoertrag von 7139 fl. 28 kr.; der Equipagentransport ergab eine Netto-

einnahme von 1380 fl. 40 kr. und das Schlepptauconto eine solche von 164 fl. 9 kr. — Der Holzverbrauch für sämmtliche Schiffe war 2523½ Klafter mit einem Aufwande von 19257 fl. 48 kr. Für Löhnungen der Schiffsmannschaft wurden 17772 fl. 10 kr.; für An- und Abbinderlöhne, für Oel, Unschlitt, Taue und andere Requisiten 3436 fl. 47 kr. verausgabt.

Der Vermögensstand der Gesellschaft war am 1. Jan. 1844 185158 fl. 15 kr. und zeigte eine Vermehrung von 4197 fl. 36 kr. gegen das Jahr vorher. Der Effektiv-Schuldenstand am 1. Jan. 1844 betrug 26676 fl. 11 kr., während derselbe am 1. Jan. 1843 noch die Summe von 44822 fl. erreichte. Wenn daher auf der eingeschlagenen Bahn vernünftiger Sparsamkeit fortgeschritten und die Ueberwachung aller Geschäftszweige von Seiten des Verwaltungsrathes und der Verwaltung fortgesetzt wird, so darf man der Hoffnung Raum geben, dass die Gesellschaft ihr Passivkapital in 2—3 Jahren durch ein äquivalentes Aktivkapital gedeckt haben wird.

Ausser dieser Gesellschaft bestehen noch in Lindau und Friedrichshafen Gesellschaften zur Befahrung des Bodensees. Die Lindauer war, wie wir im geschichtlichen Theile gesehen haben, mit der Konstanzer bis zum 1. Sept. 1842 vereinigt, trennte sich alsdann, und vereinigte sich im J. 1844 mit der Friedrichshafener. Beide Gesellschaften haben fünf Dampfboote: „Kronprinz, Wilhelm, Maximilian, Ludwig und Konkordia“ im Dienst; ihre Fahrten stehen in genauestem Anschluss an die einschlagenden Eilwagenkurse, namentlich an den Ulmer und Stuttgart-Frankfurter Wagen einer- und die St. Galler, Züricher, Berner und Chur-Mailänder Wagen andererseits. — Durch die Trennung dieser Institute sind zwischen denselben in den früheren Jahren mehrfach Reibungen hervorgerufen worden, die namentlich für die Reisenden sehr lästig gewesen sind. Es ist daher öfter eine Wiedervereinigung derselben zur Sprache gekommen, sie konnte jedoch bis jetzt nicht zu Stande gebracht werden. Mögen nun aber die Vortheile dieser oder jener Gesellschaft im jetzigen Zustande mehr oder weniger sein, so liesse sich doch bei dem ernstlichen und redlichen Willen eine Vereinigung, und zwar unter einer gemeinschaftlichen Verwaltung, ohne Zweifel zu Stande bringen, sowohl zum eigenen Wohl und Gedeihen, als auch insbesondere zur Ehre der Institute selbst, deren Aufgabe es am allerwenigsten sein darf, auf Rechnung und Gefahr des allgemeinen Verkehrs nur Privatinteressen zu befriedigen, was dem Sinne und Geist der den Gesellschaften verliehenen Vorrechte widerspricht, da sie vielmehr angewiesen sind, den Handel und Wandel am vaterländischen Bodensee immer mehr emporzuheben, welcher Zweck aber nur mit vereinten Kräften und durch ein biederes Zusammenwirken erreicht werden kann.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a. Arbon, freundlich belegen am l. U. des Bodensees im Kanton Thurgau, mit 1000 Ew., Baumwollemanufakturen; 3 St. aufwärts.

b. Rorschach, 1600 Ew., zu St. Gallen gehörig, mit Baumwollewebereien, Bleichen und einem lebhaften Verkehr, namentlich mit Getreide. Guter Hafen, schöne Lage und sehr anmuthige Umgebungen. Gasth.: Löwe, Schiff, Krone, Grüner Baum, 3 Könige.

c. Bregenz, Hauptort von Vorarlberg, 2500 Ew., Baumwolleweberei, Wachsbleichen, Stroh- u. Holzwaaren-Verfertigung; bedeutender Handel mit Käse, Butter, Obst, Flachs, Garn, Kälbern, Getreide, Wein, vorzüglich aber Holzwaaren gross u. klein (Rebstöcke). Fernsicht vom Gebhardsberge; Schloss Pfannenberg. Gasth.: Adler, Kreuz. Reizende Lage.

d. Lindau, auf einer Insel, 1128 F. vom festen Lande, sehr anmuthig belegen, 4300 Ew.; Verfertigung chirurgischer u. musikalischer Instrumente, Wagenfabrik, Weinbau; Schifffahrt und Handel mit Obst, Getreide, Käse, Fischen, Wein, Kirschengeist. Schloss, Maximilianshafen geräumig und sicher, Schiessstätte, s. g. Insel (Weingarten), Platz vor der Hauptwache mit schönem Brunnen. Gasth.: Krone, Gans, Schaaf.

e. Friedrichshafen, 1200 Ew., sehr schön am Bodensee belegen, würtembergischer Hafen; Kunstmühle, Essigfabrikation; Hauptstapelplatz der Kornausfuhr von Oberschwaben in die Schweiz, auch von Kaufmannsgütern. Sehenswerth: das Königl. Schloss (früher Kloster) mit entzückender Aussicht; die evangelische Pfarrkirche. — Gasth.: Post.

f. Meersburg, badenscher Hafen, mit 1400 Ew., an einer hohen Felsenwand, Obst- u. Weinbau, Fischfang, Schifffahrt und Verkehr mit Cyder, Getreide, Obst. Sehenswerth das alte und neue Schloss, Rathhaus. Ueberfahrt von Konstanz. Gasth.: Schiff.

g. Ueberlingen, am See gl. N., von Wein- und Obstgärten umgeben, 3200 Ew., lebhafte Schifffahrt und Vertrieb der Erzeugnisse des badenschen Hinterlandes. Sehenswerth: Münsterkirche, Rathhaus, Pfennigthurm, Gredhaus, Steinhaus, Bad. — Gasth.: Krone, Löwe, Schwan, Adler.

h. Ludwigshafen, badenscher Freihafen am Ueberlinger See, 1050 Ew.; Weinbau, Viehzucht; Spedition und Handel mit Landesprodukten, Droguerien, Farbenwaaren; Lagerhäuser. Gasth.: Adler mit schöner Aussicht, Löwe.

i. Konstanz, am Ausflusse des Rhein aus dem Bodensee. badenscher Hafen u. bedeutender Handelsplatz mit 6500 Ew, Fabriken von Baumwollewaaren, musik. Instr., Uhren; Säge-

mühle, Lohstampfe, Weisswalke. Sehenswerth: Dominikaner-Nonnenkloster, Domkirche, Kaufhaus, Pfalz; in den Umgebungen: Lorettoberg, Degermoos, Fürstenberg; Lustfahrt nach der Insel Meinau. — Gasth.: Adler, Hecht, Badhof, Falke, Krug, Krone, Schiff.

k. 3 St. nordwestlich am Ende des Untersees liegt die badensche Stadt Radolphszell, 1300 Ew.; Weinbau; Kirchthurm mit schöner Aussicht; Gasth.: Hirsch, Post.

l. Steckborn, im Kanton Thurgau, am l. Rheinufer, dem Untersee gegenüber auf einer Erdzunge belegen, mit 2300 Ew., Weinbau; Thurmhof.

m. Diessenhofen, am l. Rheinufer, gehört zum Kanton Thurgau, hat 1600 Ew.; der untere Hof und dessen Thurm.

n. Schaffhausen, am r. U. des Rhein, ½ M. oberhalb seines berühmten Falls, 6000 Ew.; Weinbau, Baumwollespinnerei, Gussstahlfabrik. Sehenswerth: Rathhaus, Kastell, vormalige Klosterkirche, Hauptkirche, Kasino im Fässeestaub mit schöner Aussicht; Bibliotheken, Gemälde- und Kupferstich-Sammlungen. In den Umgebungen: Laufen mit dem Rheinfalle, die hohe Flur, Bohnenberg, Mühlenthal, Herlingen, Pfarrh. zu Lohn mit schöner Fernsicht, Steinbruch zu Hohlenbaum, auf der Enge, Rötzli-Berg. — Gasth.: Krone, Schiff, Schwert.

Der Bodensee ist 18 St. l., 5 bis 7 b., seine grösste Tiefe beträgt 770 F., sein Umfang 26 M., sein Flächengehalt 8½ □ M. Seine Ufer gehören den Schweizer-Kantonen Thurgau und St. Gallen, Oesterreich, Baiern, Würtemberg und Baden. Der Rhein tritt in den See bei Rheineck und verlässt ihn wieder bei Konstanz.

B. Ueber die Dampfschifffahrt auf dem Oberrhein wäre Folgendes anzuführen:

Schon zu Ende der dreissiger Jahre liess ein Aktienverein drei kleine Dampfschiffe auf dem Rhein zwischen Strassburg und Basel gehen, ungünstiger Umstände halber sahen sich aber die Unternehmer genöthigt, diese Fahrten im J. 1839 wieder aufzugeben. Im J. 1840 wurde die sogenannte Adlergesellschaft gebildet, deren eigenthümlich konstruirte Schiffe die lange Strecke zwischen Basel und Mainz in einem einzigen Tage zurücklegten, und selbst den Bergweg in zwei Tagen zu machen vermochten. Man sah mit Recht in dieser unerhörten Schnelligkeit einen der grössten Triumphe, den die Dampfschifffahrt gefeiert, und rechnete daher mit Sicherheit darauf, dass das Unternehmen auch in finanzieller Hinsicht glücklich sein und der lebhaftesten Theilnahme des Reisepublikums sich erfreuen werde. Alle diese sanguinischen Hoffnungen wurden aber zu Wasser, und es machten die schnell fliegenden Adler so durch und durch schlechte

Geschäfte, dass die Gesellschaft sich gezwungen sah, das ganze Unternehmen aufzugeben und ihre Schiffe zu verkaufen. Es kann nicht fehlen, dass der unglückliche Ausgang, den die beiden Versuche, auf dem Oberrheine die Dampfschifffahrt einzuführen, genommen haben, auf lange Zeit hinaus die Wiederholung ähnlicher Unternehmungen verhindern wird. Ein solches dürfte aber auch wohl jetzt nicht mehr als Bedürfniss angesehen werden, indem durch die Badischen Eisenbahnen, so wie durch die Elsässische Eisenbahn, doppelte Gelegenheit zur Beförderung von Personen und Gütern aufwärts nach Basel gegeben ist.

Wichtigste Stationen am Oberrhein.

a) Basel, an beiden Seiten des Rhein, mit 17000 Ew.; Fabriken in Leder, Seide, Bändern; Kunstverlag, Landkarten, Schriftgiesserei. Der Verkehr namentlich mit Transitgütern ist sehr bedeutend; denn beispielsweise im J. 1843 gingen ein: aus Frankreich (zu Land mit Frachtfuhren 144783 Ztr., durch den Kanal 242986 Ztr., mit der Eisenbahn 208430) 596199 Ztr., aus Deutschland 149400 Ztr., aus der Schweiz 123322, durch die oberrheinischen Dampfschiffe (vor ihrem Aufhören) 1454 Ztr.; direkt gingen durch 59100 Ztr.; ausserdem etwa 500000 Ztr. markgräfler Wein, Früchte, Salz und Steinkohlen, — zusammen also 1,431476 Ztr. (im J. 1834 nur 472151 Ztr.) — Staatsausgaben 437000 Schw. Franken. Sehenswerth: Gemälde-, Naturalien-, Kunst-Sammlungen; Universität mit etwa 50 Studirenden; Münsterkirche und Thurm, Rathhaus, Zeughaus, Pfalz mit schöner Aussicht, Rheinbrücke. In den Umgebungen: die abgetragenen Wälle; Farkardsche, Fischersche, Haassche Gärten, Landhäuser; Bruderholz, Mortenberg, Arlesheim, Dornacher Brücke; Bäder Burg und Flühen, Abtei Maria-Stein, Dorf Bettingen mit der Gletscheraussicht. — Gasthöfe: 3 Könige, Storch, wilder Mann, goldner Kopf.

b) Neuenburg, badensche Stadt, am r. Rheinufer, 1200 Ew., Fischerei, Schifffahrt.

c) Neu-Breisach, französische Festung, am l. Rheinufer; in etwa $\frac{1}{2}$ M. Entfernung gegenüberliegend

d) Breisach (Alt-), 3400 Ew., auf einem Hügel; Tapeten-, Tabaks-Fabrik, Rheinbad. Der Handel stockt seit dem Eingehen der Dampfschifffahrt. Sehenswerth: der Eckardsberg, der Münster mit vielen Merkwürdigkeiten vom Berge schöne Fernsicht. Gasth. Rheinbad.

e) Burkheim am Kaiserstuhle und einem Rheinarme, rechts, 800 Ew.; Schifffahrt, etwas Handel. Schöne Aussicht von den Ruinen des alten Schlosses. — In der Nachbarschaft das 6 St. lange, 2 — 3 St. breite Kaiserstuhlgebirge, mit seiner üppigen Vegetation, seinem sorgsamen Anbau

(Wein, Obst) und dichtgedrängter Bevölkerung; auf kaum 2 Q.M. 3 Städte- und mehr als 20 Dörfer. —

f und *g*) Strassburg und Kehl zu suchen unter F.

C. Mannheimer Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1) Geschichte des Unternehmens.

Durch die Anwendung des Dampfes war der Rheinschifffahrt eine neue Aufgabe geworden, indem der Dampfschlepper, (Remorqueur,) im Begriffe war, sich des Waarentransportes auf dem Rheine zu bemächtigen. Welches auch die Verbesserungen und Beschleunigungen der Segelschifffahrt sein mochten, der neue Schleppdienst überflügelte alle bisherigen Leistungen, er bewährte dem Waarentransporte auf dem Rheine in den wichtigsten Beziehungen nicht nur die Bürgschaft seines jetzigen Umfanges, sondern neue Keime der Entwickelung. Auch der Mannheimer Handelsstand musste daher bald das lebhafteste Bedürfniss fühlen, sich im Besitze eines Instituts zu sehn, welches das Emporblühen des Handels wesentlich zu fördern versprach. Um jedoch durch die Aneignung des neuen Beförderungsmittels nur den Gefahren zu begegnen, welche den seitherigen Waarenzug bedrohen konnten, und zugleich Mannheim die Mittel zu verschaffen, an der künftigen Ausdehnung des Verkehrs vollen Antheil zu nehmen, nicht aber dem Schifferstande seinen bisherigen Nahrungszweig zu entziehen, sondern ihm denselben vielmehr auch für die Folgezeit zu sichern, fand man das einzige Auskunftsmittel in der Vereinigung des Handels- und Schifferstandes zu einer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft und in einer gleichmässigen Betheiligung beider Stände bei demselben, in der Art und Weise, wie es in den Statuten näher ausgeführt ist. Das Unternehmen fand allgemeinen Beifall und es betheiligten sich bei der sich im J. 1843 zu Mannheim bildenden Gesellschaft sowohl sämmtliche Mitglieder des dortigen Handelsstandes, welche direkte Verladungen aus Holland, sei es nun vermöge ihres Eigenhandels oder zur Spedition erhielten, als auch 30 Schiffer, welche seit Eröffnung der freien Fahrt den Dienst in den Holländer Beurten versahen, und zwar von allen Rheinuferstaaten, ohne Rücksicht ihrer Nationalität; nämlich aus Baden 9, aus Hessen 1, aus Nassau 2, aus Rheinpreussen 11, aus Holland 7. — Als Genugthuung für den guten Zweck des Unternehmens kann man ansehen, dass dasselbe seit seinem Bestande — Ausgang des Jahres 1843 — zur allseitigen Zufriedenheit der dabei Betheiligten seinen Fortgang nimmt.

2) Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Unter dem Namen „Mannheimer Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft“ bildet sich mit einem Kapitale von 200000 fl., welches in 400 Aktien à 500 fl. zerfällt, die auf den Namen

lauten, und von dem Präsidenten und zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes unterzeichnet sind, eine Gesellschaft, um mittelst Dampfschleppbooten die Fahrzeuge jener Schiffer, welche diesem Vertrage beitreten, von Mannheim nach den Niederlanden und umgekehrt gegen Lohn zu schleppen. Anderweitige Verwendung der Schleppboote — unbeschadet des vorerwähnten Zweckes — bleibt der Bestimmung des Verwaltungsrathes überlassen. 2) Jeder Eigenthümer von Aktien ist Mitglied der Gesellschaft. Kein Mitglied ist berechtigt, mehr als zehn Aktien zu erwerben, mit Ausnahme der bei diesem Unternehmen betheiligten Mitglieder aus dem Schifferstande, welche sich, ohne Rücksicht auf ihre Personenzahl verpflichten, sich mit 200 Aktien zu betheiligen. 3) Jeder Inhaber einer Aktie hat jährlich 4 Prozent Zinsen seines Kapitals anzusprechen. Diese 4 Prozent werden von den bei diesem Unternehmen betheiligten Mitgliedern aus dem Schifferstande sammtverbindlich den Inhabern von Aktien, welche dem Handelsstande oder Dritten angehören, garantirt. 4) Sollten jedoch durch Kriegs-Ereignisse die holländischen Häfen gesperrt, oder die ganze Fahrt auf dem Rheine hierdurch ein halb Jahr oder längere Zeit gehemmt sein, so sind die Schiffer für diesen Zeitraum und für so lange dieser Garantie der Zinsenleistung entbunden, bis diese Hemmnisse beseitigt und der Dienst der Schleppschiffe wieder beginnt, ohne dass sie zu einer nachträglichen Zahlung der hierdurch ausgefallenen Zinsen an die Aktionäre des Handelsstandes oder Dritter später angehalten werden können. 5) Jene 200 Aktien, mit welchen sich der Schifferstand betheiligen muss, erhalten nur dann einen 4prozentigen Zins, wenn, nach Deckung von 10 Prozent für Deterioration der Schleppboote, so wie des Zinses der sub 3) aufgeführten Aktien, die Möglichkeit dazu vorliegt. Als reiner Ertrag des Unternehmens wird der Ueberschuss betrachtet, der sich nicht nur nach Abzug aller Kosten, sondern auch der 10 Prozent Deterioration der Boote, so wie nach Deckung sämmtlicher Zinsen der jeweil emittirten Aktien ergiebt. Der nach Deckung der 10 Prozent für Deterioration der Boote, so wie der Zinsen der emittirten Aktien verbleibende Rest des reinen Ertrages bildet den Reservefonds. 6) Die Verwendung, auch beziehungsweise Vertheilung des Reservefonds bestimmt der Verwaltungsrath, und zwar letztere in der Weise, dass, wenn eine solche Statt finden soll, die einzelnen Aktien-Inhaber nach Verhältniss ihrer Aktienzahl und nur an demjenigen Betrage desselben Theil haben, der sich seit dem Zeitpunkte der Emission der betreffenden Aktie gebildet hat, wobei jedoch das jeweil laufende Rechnungsjahr nicht in Betracht gezogen wird. 7) Die Mitglieder aus dem Schifferstande, welche diesem Vertrage beigetreten sind, leisten die sub 3) berührte Garantie durch Kautionstellung der ihnen zustehenden 200 Aktien. 8) Die Dauer der Gesellschaft wird auf 10 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf von 9 Jahren beruft der

Verwaltungsrath eine Generalversammlung, um die Frage zu entscheiden, ob die Gesellschaft auf eine weitere Anzahl von Jahren fortbestehen soll oder nicht. Entscheidet sich die Mehrheit der in der Generalversammlung Anwesenden für den weiteren Fortbestand der Gesellschaft, so haben sich die Nichterschienenen diesem Beschlusse unbedingt zu fügen, somit in der Gesellschaft zu bleiben. 9) Unbeschadet der im Vorhergehenden enthaltenen Bestimmungen ist es gleichwohl jedem Aktien-Inhaber gestattet, diese im Laufe der 10 Jahre einem Dritten zu cediren, Falls der Verwaltungsrath, dessen vorgängige Zustimmung hierbei unter Angabe des Namens und Standes des Cessionärs schriftlich nachgesucht werden muss, seine Zustimmung ertheilt. 10) Die Leitung des ganzen Unternehmens ist einem Verwaltungsrathe übertragen, welcher aus 4 Mitgliedern des Handelsstandes, aus 2 Mitgliedern des Schifferstandes und aus einem Sekretair besteht. Neben diesen 4 Mitgliedern des Handelsstandes und den 2 Mitgliedern des Schifferstandes werden aus einem und dem andern Stande je 2 Ersatzmänner gewählt, welche Stellvertreter für den Fall der Verhinderung eines und des anderen Mitgliedes sind. An der Spitze des Verwaltungsrathes steht ein Präsident, welchen der Verwaltungsrath aus seinen Mitgliedern und zwar aus dem Handelsstande wählt. Bei Behinderung des Präsidenten tritt durch Bestimmung des Verwaltungsrathes ein anderes Mitglied desselben, ebenfalls wieder aus dem Handelsstande, an seine Stelle, und der Ersatzmann an die Stelle des Letzteren. 11) Das Amt des Verwaltungsrathes dauert zwei Jahre; er erneuert sich jedes Jahr zur Hälfte, die Austretenden sind jedoch wieder wählbar. Seine Funktioneu verrichtet er unentgeltlich, wogegen der Sekretair ein ständiges Gehalt bezieht, bei den Beschlüssen des Verwaltungsrathes aber auch keine Stimme hat. 12) Der Verwaltungsrath besorgt den Ankauf der nöthigen Schleppboote, bestimmt den Betrag des Schlepplohns und ordnet die Abhaltung von Generalversammlungen an. 13) Die Ueberwachung über den Verwaltungsrath, so wie über die genaue Befolgung und den Vollzug der Gesellschaftsstatuten ist der grossherzogl. Handelskammer in Mannheim übertragen. 14) In den Generalversammlungen entscheidet bei den Abstimmungen die relative Stimmenmehrheit der Erschienenen. Hierbei ertheilt jede Aktie des Handelsstandes eine Vitril-Stimme, die bei dem Unternehmen betheiligten Aktionaire aus dem Schifferstande haben dagegen für je 2 Aktien eine Stimme. Jeder Stimmgeber muss in der Generalversammlung persönlich erscheinen; Stellvertreter oder Bevollmächtigte werden nicht angenommen. 15) Die Theilhaber an dem Unternehmen von Seiten des Schifferstandes verpflichten sich, ausser den in diesen Statuten übernommenen Verbindlichkeiten, noch insbesondere: *a*) sich bei ihren Fahrten ausschliesslich durch die, dieser Gesellschaft angehörigen Schleppboote schleppen zu lassen. *b*) so-

bald ihre dermaligen hölzernen Schiffe zum Dienste untauglich geworden, diese durch andere von solcher Bauart und Stoff zu ersetzen, wie sie im Laufe der Zeit und in Folge der neuen Erfindungen, mit Rücksicht auf das vorstehende Unternehmen, sich als zweckdienlich erweisen werden. Zuwiderhandlungen gegen die eine oder die andere der Bestimmungen des vorhergehenden Paragraphen haben für den Schiffer den Ausschluss aus der Fahrt zur Folge. Nichtsdestoweniger sind dieselben auch nach diesem Ausschlusse aus der Fahrt gehalten, Aktionäre der Gesellschaft zu bleiben, müssen jedoch ihre Aktien auf Verlangen an ein, von dem Verwaltungsrathe ihnen bezeichnet werdendes Individuum um den jeweiligen Werth abtreten. Ebenso übernehmen sie auf den Fall ihres Todes, für ihre Wittwen, Kinder und sonstige Erben die ausdrückliche Verpflichtung, dass Letztere auf Verlangen der Gesellschaft und resp. des Verwaltungsrathes für die Dauer dieses Vertrages in der Gesellschaft als Aktionäre bleiben, so wie, dass sie gleichfalls ihre Aktien an dritte, von dem Verwaltungsrathe zu bezeichnende Personen um den jeweiligen Werth abtreten müssen. 16) Dagegen begeben sich die Theilhaber an diesem Unternehmen aus dem Handelsstande, zum Zwecke dieses Unternehmens, den dabei betheiligten Schiffern gegenüber, für die Dauer dieses Vertrages ausdrücklich des Betriebes der Rhederei auf eigene Rechnung von Mannheim nach den holländischen Häfen, und umgekehrt.

3) Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt 2 Remorqueurs, Mannheim No. I. und No. II., jedes von etwa 180 Pferdekraft, 180 F. Länge, 21 F. Breite und 3 F. 8 Z. rhein. Tiefgang bei gefülltem Wasserkessel und genügendem Kohlenvorrathe. Der Ankaufspreis mit vollkommener Ausrüstung beträgt 115000 für einen jeden.

4) Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Was zunächst das Fahr-Reglement betrifft, so sind die Kapitains zur strengen Beobachtung der desfalls von den betreffenden Rheinuferstaaten ausgegebenen Reglement angewiesen; in Bezug auf die Fahrten selbst haben sie sich aber bei ausserordentlichen Vorkommnissen, z. B. Sturm, hohem Wasser, Gewitter u. s. w. jedesmal mit den gerade geschleppten Schiffern zu berathen und zu dem Ende einen s. g. Schiffsrath abzuhalten, wobei Stimmenmehrheit entscheidet. Die Fahrzeit von Rotterdam bis Mannheim konnte bis jetzt noch nicht genau ermittelt werden, da die Gesellschaft bis Ende des Jahres 1844 nur von Emmerich aus schleppte, bis zu welcher Station die Schiffer durch die Boote der niederl. Maatchapy im Abonnement geschleppt wurden. Erst mit dem J. 1845 schleppen die Gesellschaftsboote direkt von Holland aus nach Mannheim. Für die

gewöhnlichen Fahrten wird eine Fahrzeit von durchschnittlich 105—110 St. erforderlich sein, welche sich jedoch sehr nach den Verhältnissen des Wasserstandes, Windes und der geschleppten Fahrzeuge ändert. — Die Beförderungspreise — Schlepplohn — können bei den niedrigen Frachten nur sehr mässig sein und dürfen auf keinen Fall den Betrag der Kosten übersteigen, welche die Schiffer bei der Fahrt mittelst Pferdebespannung hatten, wenn nicht die geschleppten Schiffer offenbaren Nachtheil und Verlust erleiden sollen. Auf diese Grundlage ist der Schlepplohn der Gesellschaft basirt und wurde bei den betreffenden Schiffern nach dem Verhältnisse des Lohnes für Pferdevorspann regulirt, da das Unternehmen nicht hohe Dividende abwerfen, sondern nur ein schnelles Beförderungsmittel der Güter und Sicherstellung des Erwerbes des Schifferstandes bezwecken soll, die betheiligten Aktionäre des Handelsstandes aber lediglich in der schnellen Beförderung ihrer Güter ein Aequivalent für das Risiko ihres Kapitals erblicken können. Es muss dabei ferner bemerkt werden, dass dieser Schlepplohn sich stets nach jenem der konkurrirenden Gesellschaften richtet, daher, ausser der allgemeinen Norm, nämlich der Kosten für Pferdebespannung, kein fixer Betrag angenommen werden kann, sondern derselbe mehr als eine gleitende Skala zu betrachten ist, welche je nach dem Steigen oder Sinken des Miethslohns für die s. g. Helferpferde und den Preisen der konkurrirenden Gesellschaften erhöht oder ermässigt wird. — Eine namhafte Ermässigung im Allgemeinen würden die Fahrpreise noch dadurch erfahren, wenn den Schleppschiffen dieselbe Begünstigung gleich den Personendampfschiffen zu Theil würden, nämlich schnelle Abfertigung bei den Rheinzollämtern und die Befugniss, ohne Wechsel der Schiffsbegleiter die Fahrt von Emmerich bis Koblenz unaufgehalten fortsetzen zu dürfen, da durch den auf dieser Strecke vorkommenden dreimaligen Wechsel der Begleiter bei Wesel, Düsseldorf, Köln, so wie durch den langen Aufenthalt bei den Zollämtern durchschnittlich 16 bis 20 St. pro Reise Aufenthalt verursacht werden, während welcher Zeit die Feuer unterhalten werden müssen, mithin die Gesellschaften einen Verlust von etwa 300 — 350 Ztr. Kohlen pro Reise hierdurch erleiden. Als nicht minder das Fortbestehen der Schiffer sichernd, und die Möglichkeit einer Konkurrenz der Wasserstrasse mit den parallel laufenden Eisenbahnen fördernd, müssen wir noch die Ermässigung, wo nicht gänzliche Abschaffung des Rhein-Oktroi und der s. g. Schiffsrekognitionsgebühr bezeichnen, da diese Abgaben, ursprünglich im Verhältniss zu der Fracht ausgeworfen, zu den jetzigen niedern Frachtsätzen in keinem Verhältnisse stehen und letztere sogar zum Theil übersteigen, so wie die Verödung der Wasserstrasse immer mehr und mehr befürchten lassen. — Dies eben Gesagte gilt nicht blos für dieses Unternehmen, sondern für alle übrigen Gesell-

schaften, welche die Dampfschleppschifffahrt auf dem Rheine betreiben, und ist dasselbe als ein wesentliches Hemmniss der Rentabilität der Schleppschifffahrten zu betrachten.

5) Ergebnisse des Unternehmens während seines Bestehens.

Hierüber können wir gegenwärtig noch nichts mittheilen, da der erste Rechnungsabschluss erst im Laufe des J. 1845 erfolgt, indem die Gesellschaft nicht eher als Ende Okt. 1844 in den Besitz des zweiten Remorqueurs kam und erst seit dieser Zeit einen vollständigen Schleppdienst organisiren konnte.

D. Mainzer Schlepp-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1. Geschichte des Unternehmens.

Nachdem die Grossh. Hessische Handelskammer in Mainz die dringende Nothwendigkeit eingesehen hatte, den Güter-Transport auf dem Oberrheine besser zu organisiren, um den Forderungen und Bedürfnissen des Handels vollkommen Genüge zu leisten, und nachdem die Meinung sämmtlicher Mitglieder desselben sich dahin ausgesprochen hatte, dass dieses durch Errichtung eines Schlepp-Dampf-Dienstes am besten geschehen könnte, beauftragte sie drei ihrer Mitglieder, einen solchen Dienst mittelst einer Aktien-Gesellschaft ins Leben zu rufen, mit dem Wunsche, dass sie zur besseren Förderung die Administration und Leitung derselben während der ersten drei Jahre übernehmen möchten.

Von der Staatsregierung wurden hierauf Anfang des J. 1842 die ihr vorgelegten Statuten genehmigt und die Konzession zur Bildung des Vereins ertheilt, worauf das vorläufig als hinreichend gehaltene Anlage-Kapital von 200000 fl. durch 200 Aktien à 1000 fl. gänzlich in Mainz untergebracht wurde. Der Dienst begann hierauf im J. 1843 mit einem Dampfboote, zu welchem später noch ein zweites hinzutrat.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Unter der Firma „Mainzer Schlepp-Dampfschifffahrts-Verein“ bildet sich zu Mainz eine Aktien-Gesellschaft, deren Zweck es ist: den Transport von Gütern auf dem ganzen Rheinstrome und den Nebenflüssen, besonders aber auf dem Oberrheine, mittelst Schlepp-Dampfschiffen besser zu organisiren und zu befördern, sei es durch zweckmässige Uebereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern oder durch Anschaffung eigener Güterschiffe. Zu diesem Ende sollen zwei Schlepp-Dampfschiffe von gehöriger Kraft, so wie die zum Verladen der Waaren nöthigen Güterschiffe angeschafft werden, um den Dienst sobald

als möglich zu beginnen. 2) Das Gesellschafts-Kapital ist auf 200000 fl. (im 24 fl. Fusse) festgesetzt und durch 200 Aktien, jede zu 1000 fl., vertheilt. Die Aktien lauten auf den Inhaber, sie werden von den drei Mitgliedern der Verwaltung unterzeichnet und von dem Geschäftsführer kontrasignirt. Die Uebertragung derselben an Andere kann nur vermittelst schriftlicher Anzeige an die Verwaltung geschehen und muss in die Register der Gesellschaft eingetragen werden. 3) Die Aktionäre sind nur für den Nominalbetrag ihrer Aktien verantwortlich und können zu weiteren Zahlungen nie angehalten werden. Sie haben gleiche Rechte und gleiche Ansprüche auf das ganze Eigenthum der Gesellschaft. 4) Jeder Aktionär ist bei den General-Versammlungen stimmfähig, jedoch nur für jene Aktien, die zwei Monate vor jeder Versammlung auf seinen Namen eingeschrieben stehen. Mehr als 10 Stimmen kann kein Aktionär, auf welche Art es auch sei, in sich vereinigen. 5) Die Verwaltung besteht in Mainz aus drei Administratoren oder Verwaltungs-Räthen, die ihr Domizil in Mainz haben müssen, und einem Geschäftsführer, der zugleich die Stelle des Kassirers und jene des Sekretairs bei den Sitzungen des Verwaltungsrathes versieht, und zwar so lange, bis eine grössere Ausdehnung des Unternehmens andere Verfügungen nöthig macht. 6) Nach Verlauf von 3 Jahren tritt jedes J. das nach der Wahl älteste Mitglied aus der Verwaltung und wird durch eine neue Wahl der General-Versammlung ersetzt. Die austretenden Administratoren sind wieder wählbar. In andern Städten, wo es der Verwaltungsrath nöthig erachten wird, vertritt derjenige Aktionär die Stelle eines Administrators, der für die grösste Summe bei dem Unternehmen betheiligt und zugleich Kaufmann ist. Keiner kann Administrator sein, der nicht wenigstens mit 3 Aktien auf den Büchern der Verwaltung eingeschrieben steht. 7) Im M. März eines jeden J. soll eine General-Versammlung sämmtlicher Aktionäre Statt haben, zu welcher der Verwaltungsrath die Aktionäre durch besondere Circularschreiben einberufen wird. Diese Versammlung wird in Mainz, als dem Sitze der Verwaltung, gehalten. Auswärtige Aktionäre können sich durch Bevollmächtigte dabei vertreten lassen, doch können diese Vollmachten nur wirklichen und bei der Versammlung anwesenden Mitgliedern übertragen werden. 8) Die General-Versammlung ernennt einen Ausschuss von drei Mitgliedern, um die Rechnungen zu prüfen, und wenn sie solche richtig findet, der Verwaltung die Entlastungsbescheinigung zu ertheilen. 9) Jeder Aktionär hat das Recht, in der General-Versammlung Anträge zum besseren Gedeihen des Unternehmens zu stellen. Der Vorsitzende bringt diese, so wie jene des Verwaltungsrathes selbst zur Berathung und wird sodann der Verwaltungsrath für die Ausführung der hierauf gefassten Beschlüsse sorgen. 10) Sollte eine grössere Ausdehnung des Dienstes und dadurch auch eine Vergrösserung des Gesellschafts-Kapitals

nöthig erscheinen, so hat die General-Versammlung hierüber zu bestimmen, jedoch soll der Gegenstand in dem Einberufungsschreiben an die Aktionäre ausdrücklich angegeben werden und muss derselbe auch zur Gültigkeit des Beschlusses drei Viertel der anwesenden und respektiven vertretenen Stimmen für sich vereinigen. — Die General-Versammlung bestimmt auch, ob und welche Dividenden dem Verwaltungsrathe von der Einnahme allenfalls zu Theil werden sollen. 11) Der reine Ertrag des Unternehmens soll auf folgende Art vertheilt werden: Es sollen davon vor Allem jährlich 5 Proz. zur Bildung eines Reservefonds als Deckung des Minderwerths der Schiffe und weitere 5 Proz. als Assekuranzfonds derselben zurückgelegt werden. Der übrige Gewinn wird dann unter sämmtliche Aktien-Inhaber nach Verhältniss der Anzahl ihrer Aktien vertheilt. 12) Die Dauer der Gesellschaft ist auf 20 J. festgesetzt. Sie beginnt mit dem 1. Jan. 1842 und endet den 1. Jan. 1862. Eine frühere Auflösung derselben kann nur in einer aussergewöhnlichen General-Versammlung beschlossen werden, die von dem Verwaltungsrathe eigens dazu einberufen werden muss, und wenn wenigstens drei Viertel sämmtlicher Vereinsmitglieder, die auch drei Viertel des gesammten Kapitals der Gesellschaft besitzen müssen, solche verlangen. Die nämliche General-Versammlung hat dann auch zu bestimmen, ob und auf welche Weise das Gesammtvermögen der Gesellschaft veräussert und unter die Aktien-Inhaber vertheilt werden soll.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Der Verein besitzt vorläufig zwei eiserne Schlepp-Dampfschiffe, nämlich für die Strecke von Mainz nach Strassburg das Boot „Rhenus No. 1“ von 100 Pferdekraft, 130 engl. F. Länge, 19 F. Breite, und 34 Z. engl. Tiefgang; der Ankaufspreis war 75000 fl. Ferner für die Strecke von Rotterdam bis Mainz „Rhenus No. 2“ von 150 Pferdekraft, 180 engl. F. Länge, 22 F. Breite, 38 Z. engl. Tiefgang; Ankaufspreis 92000 fl.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Für die Schleppboote konnten seither noch keine bestimmten Abfahrtstage festgesetzt werden, die Abfahrten geschahen stets, sobald eine Anzahl Schiffe geladen und fertig waren, um geschleppt werden zu können.

Von Holland nach Mainz wurden die gewöhnlichen Rangschiffer geschleppt, welche indessen die seither bestandenen Frachten für die Segelschiffe deshalb doch nicht erhöht haben.

Für die Frachten nach dem Oberrhein findet vom 1. März anfangend, folgender Tarif Anwendung:

Die Frachten sind pro Ztr. von 50 Kilogr., incl. der Rheinzölle, für den gewöhnlichen Wasserstand festgesetzt.

Zu Berg. Von Mainz nach		Ausl. Kr.	Inld. Kr.
Knielingen	1. Klasse .	33½	16
	2. - .	35½	18
	Getreid.in Sck. . . .	—	14
	Masseln & Erz . . .	17½	13
Freistett	1. Klasse .	47½	30
	2. - .	51½	34
	Getreid.in Sck. . . .	—	28
	Masseln & Erz . . .	30½	26
Kehl	1. Klasse .	51½	34
	2. - .	55½	38
	Getreid.in Sck. . . .	—	32
	Masseln & Erz . . .	34½	30
Renchen	1. Klasse .	56½	39
	2. - .	60½	43
Offenburg	1. - .	59½	42
	2. - .	63½	46
Lahr	1. - .	63½	46
	2. - .	67½	50
Freiburg	1. - .	77½	60
	2. - .	81½	64

Zu Thal. Nach Mainz von		Ausl. Kr.	Inld. Kr.
Knielingen	1. Klasse .	15¼	14
	2. - .	17¼	16
	Kienruss .	—	24
Freistett	1. Klasse .	30	22
	2. - .	32	24
	Kienruss .	—	32
Kehl	1. Klasse .	32	24
	2. - .	34	26
	Kienruss .	—	34

Nach Strasburg		Ausland. Fcs.	Cts.	Inland. Fcs.	Cts.
pro 50 Kil.	1. Klasse	2	50	1	43
	2. -	2	20	1	37
	Getreide in Sck. .	—	—	1	36
	Masseln & Erz .	1	38	1	22

Von Strasburg		Ausland. Fcs.	Cts.	Inland. Fcs.	Cts.
pro 100 Kil.	1. u. 2. Kl.	2	70	—	—
	Krapp u. Schwefel in Fässern . .	1	80	—	—
	Disteln .	3	70	—	—

Von Arsenik, Scheidewasser, Vitriolöl, so wie von anderen leicht entzündbaren chemischen oder sonstigen gefährlichen Artikeln, ist die doppelte Fracht der ersten Klasse zu bezahlen. — Geldsorten, Gold- und Silberwaaren, von denen der Werth angegeben ist, zahlen für jede Strecke 1 pro Mille. — Die Frachten von Möbeln, Effekten, Maschinen-Theilen oder anderen voluminösen Gegenständen, so wie von ganzen Ladungen von einer und derselben Waarengattung, sind einer besonderen Uebereinkunft zwischen dem Versender und der Agentur unterworfen. Für einzelne Kollis unter 50 Kilogr. wird die Fracht eines ganzen Zentners bezahlt.

Vom 15. Okt. bis zum 1. März erhöhen sich die Frachten, sowohl zu Berg als zu Thal, wie folgt:

Nach und von Knielingen für alle Waaren um 3 kr. pro 50 Kilogr. — Nach und von den andern oberländischen Häfen für Krapp, Schwefel, Masseln und Erz um 3 kr. pro 50 Kilogr, für alle übrigen Waaren um 6 kr. pro 50 Kilogr. — Bei Gütern, für Plätze unterhalb Mainz bestimmt, sind noch ferner die Winterzulagen zu entrichten, welche von Mainz aus nach jenen Häfen bezahlt werden müssen.

Waaren erster Klasse: Baumwolle (gepresste), Blech, Bleischrot, Bleiweiss, Kolonial- und Droguerie-Waaren, Eisen, Farbhölzer, Flachs, Hanf, Metalle, Packtuch, Sämereien, Tabak, Wein, Zwetschen und überhaupt alle Waaren, die nicht in der zweiten Klasse oder unter den Ausnahmsartikeln angeführt sind.

Waaren zweiter Klasse: Baumwolle (ungepresste), Baumwollengarn, Twist, Baumwollenzeuge, Cochenille, Fayence, Glaswaaren, Halbseidenwaaren, Hasenfelle in Ballen, Häute getrocknete und Felle, Hohleisen, Hopfen, Indigo, Kameelhaar, Korbwaaren, Kurzewaaren, Leinen aller Art, Muskatnüsse, Pappwaaren, Pelzwaaren, Porzellan, Seidenwaaren, Strohgeflechte, Stopfen, Tapeten und feines Papier, Thee, Wollenwaaren.

5. Ergebnisse des Unternehmens.

Wenn der Erfolg des Unternehmens bis jetzt noch nicht so vollkommen befriedigend war, wie dies mit der Zeit unfehlbar werden wird, so liegt die Ursache davon einzig darin, weil der Dienst wegen verspäteter Ablieferung der Schleppboote längere Zeit nur mit einem Boote betrieben werden konnte. — Dies ist auch der Grund, warum man sich seither grösstentheils auf das Schleppen von hölzernen Güterschiffen beschränken musste, während zu vollkommener Organisation eines tüchtigen Schleppdienstes eiserne Anhängschiffe nöthig sind. Von letzteren besitzt der Verein vorerst zwei, man ist aber mit Vermehrung ihrer Anzahl beschäftigt.

E. Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft auf dem Rheine.

1. Geschichte des Unternehmens.

Das niederländische Gouvernement hatte nach Artikel 67 der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 übernommen, längs der Waal einen Leinpfad für den Schiffzug herzustellen und zu unterhalten. Statt desselben hatte das Gouvernement durch beträchtliche jährliche Zuschüsse die niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft in den Stand gesetzt, einen Schleppdienst von Rotterdam bis Lobith einzurichten, der aber dem Bedürfnisse nicht entsprach und sehr willkürlich und mangelhaft ausgeführt wurde. Ausserdem hatte die Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, seitdem sie ihren Dienst bis Mainz und Mannheim ausdehnte, hinsichtlich der Frachtbestimmungen und anderer Einrichtungen eine feindselige Stellung gegen Köln eingenommen. Es bestand daher schon längst der Wunsch, den kölnischen und überhaupt den rheinischen Handel von dem holländischen Schleppdienst und von der Rotterdamer Gesellschaft unabhängig zu machen, und die Regierung war geneigt, ein dahin gerichtetes Unternehmen durch Prämien zu unterstützen. So wie jedoch der niedrige Schlepplohn in den Niederlanden ohne die Zuschüsse des Gouvernements verlustbringend sein würde, so stellte sich auch einer Schlepp-Einrichtung auf dem preussischen Rheine der Umstand entgegen, dass der Pferdelohn billiger war, als die Kosten des Schleppens. Die Schwierigkeiten zeigten sich erst dann besiegbar, als in Köln der Plan entworfen und vorgelegt wurde, zugleich Dampfboote und zweckmässig konstruirte Schiffe anzuschaffen und demnächst den Waarentransport ganz zu übernehmen, also den Schlepplohn mit der Fracht zu verbinden. Es bildete sich also die Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft zu dem Zwecke, um zunächst Güter gegen Fracht, so wie auch Schiffe gegen Lohn zu schleppen. Der am 6. Mai 1841 abgeschlossene Gesellschafts-Vertrag erhielt unterm 28. Juli die Genehmigung des Königs, worauf die Einforderung zur ersten Einzahlung erging. Zugleich mit der Genehmigung des Statuts der Gesellschaft erschien die bekannte niederländische Verordnung, welche der Gesellschaft die Nachsuchung einer Konzession vorschrieb und welche in Deutschland so allgemeines Aufsehen erregte. Obgleich diese Verordnung mit dem Rheinschifffahrts-Vertrage in Widerspruch stand, so wurde von der Gesellschaft doch die Konzession von Holland begehrt, bei der preussischen Regierung aber gegen den auferlegten Zwang Protest eingelegt und die Nothwendigkeit eines energischen Auftretens dargethan. Der Erfolg war, dass die Gesellschaft die niederländische Konzession erhielt und dass die niederländische Regierung von der preussischen aufgefordert wurde, von der

Anwendung des Beschlusses auf preussische Unterthanen Abstand zu nehmen. Der Dienst der Gesellschaft wurde im Juni 1842 mit einem Dampfschiffe und 3 eisernen Güterschiffen eröffnet; zu diesen traten gegen Ende des J. noch 2 Dampfschiffe und ein eisernes Güterschiff. Im J. 1843 kamen successive noch 18 eiserne Güterschiffe hinzu, so dass ult. Dez. 1843 überhaupt 22 Güterschiffe von 3414 Last Ladungsfähigkeit im Dienst waren; 1844 wurde die Anzahl der Schiffe nicht vermehrt. Durch bedeutende, von dem Könige zu dem Ende aus einem ausschliesslich der Rheinprovinz zuerkannten Fonds, bewilligte Prämien ermuntert, hat die Gesellschaft Ende des J. 1844 übernommen, zwei eiserne, mit beweglichen Kielstücken versehene Schiffe von etwa 150 Last Ladungsfähigkeit zu erbauen und damit eine unmittelbare Schifffahrt zwischen den Rhein- und Ostseehäfen zu unterhalten. Das erste dieser Schiffe ist im Bau begriffen und wird noch im Laufe des Sommers 1845 die Fahrt nach Stettin antreten.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts, der Reglements u. s. w.

1) Zur Ausübung der Dampfschleppschifffahrt auf dem Rheine und auf den mit ihm zusammenhängenden Gewässern bildet sich nach den Bestimmungen des Rheinischen Handels-Gesetzbuches eine anonyme Gesellschaft, welche den Namen „Kölnische Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft“ annimmt und ihren Sitz in der Stadt Köln hat. — 2) Die Gesellschaft nimmt Schleppdampfboote und zu schleppende Fahrzeuge an, und schleppt Waaren für Fracht und auch für Lohn. — 3) Das Kapital der Gesellschaft beträgt 300000 Thlr. und zerfällt in 1500 Aktien, jede von 200 Thlr. Die Gesellschaft ist befugt, ihr Aktienkapital auf 600000 Thlr. zu erhöhen. — 4) Die Aktien lauten nach Wahl jedes Aktionärs auf den Inhaber oder auf den Namen. Auf den Inhaber gestellte Aktien können jederzeit auf Verlangen des Besitzers in Aktien auf den Namen umgewandelt werden, und umgekehrt; dass es geschehen, hat die Direktion auf der Kehrseite der Aktien-Dokumente zu vermerken. 5) Die Uebertragung der auf den Namen lautenden Aktien erfolgt auf schriftliches Ersuchen des Cedenten und des Cessionärs; jene der Aktien auf den Inhaber durch Uebergabe der Urkunde. — 6) Von dem Tage der Ausgabe der Aktien-Dokumente an werden die Zinsen mit 5 vom Hundert jährlich, und zwar am 2ten Jan. jeden Jahres in Köln bezahlt und den Aktien die Zinskoupons für zehn Jahre beigefügt. — 7) Im Mon. April jeden Jahres findet regelmässig in Köln eine Generalversammlung derjenigen Aktionäre Statt, auf deren Namen zwei oder mehre Aktien am Tage der Versammlung seit mindestens sechs Wochen eingeschrieben stehen. Die Besitzer von Aktien auf den Inhaber nehmen an den Generalversammlungen nicht Theil. 8) Die Di-

rektion beruft mittelst öffentlicher Bekanntmachungen sowohl die regelmässigen, als die aussergewöhnlichen Generalversammlungen; letztere, wenn sie es für dienlich erachtet, oder wenn wenigstens 20 Aktionäre Inhaber von wenigstens 150 Aktien, schriftlich darauf antragen. Die Bekanntmachung soll mindestens vierzehn Tage vor der Versammlung Statt finden. Der Zweck der aussergewöhnlichen Generalversammlung soll im Einberufungsschreiben angegeben werden. 9) In der Generalversammlung können abwesende Aktionäre durch Vollmacht, jedoch nur durch stimmberechtigte Aktionäre, vertreten werden. 10) Die innerhalb der Grenzen des Statuts gefassten Beschlüsse der Generalversammlung sind bindend für die nicht erscheinenden oder nicht vertretenen Aktionäre, so wie für die Direktion. 11) Unter Leitung des vorsitzenden Direktors wählt die Generalversammlung ihren Präsidenten, einen Protokollführer und zwei Scrutatoren. Das Protokoll wird von den Genannten und von den Anwesenden, welche es verlangen, unterzeichnet. 12) Die Wahlen und Beschlüsse der Generalversammlung erfolgen durch absolute Stimmenmehrheit. Je 2 Aktien geben eine Stimme; doch erlangt kein Aktionär durch Besitz, noch durch Vollmacht mehr als 12, also niemals mehr als 24 Stimmen. 13) Die Gesellschaft wird durch eine von der Generalversammlung gewählte, aus neun Mitgliedern bestehende Direktion vertreten. Alle Mitglieder der Direktion müssen in Köln wohnen und wenigstens fünf Aktien besitzen oder erwerben; dieselben werden während der Amtsdauer ausser Kurs gesetzt. Jährlich treten drei Mitglieder aus der Direktion aus, die das Dienstalter, oder, bei gleichem Dienstalter, das Loos bezeichnet. Die Generalversammlung besetzt die erledigten Stellen und kann die Austretenden wieder erwählen. 14) Die Mitglieder der Direktion erhalten Ersatz ihrer im Interesse der Gesellschaft gemachten Auslagen und werden an dem reinen Gewinn in einem gewissen, von der Generalversammlung festzustellenden Verhältnisse betheiligt. 15) Jährlich wird durch die Generalversammlung eine Kommission von drei Mitgliedern ernannt, welche die Bilanz des vergangenen Jahres zu prüfen, mit den Belegen zu vergleichen, nach Erledigung etwaiger Bedenken der Direktion Decharge zu ertheilen und der nächsten Generalversammlung Bericht darüber zu erstatten hat. Letztere wird bestimmen, ob den Aktionären von dem reinen Gewinne ausser den Zinsen eine Dividende zugetheilt werden und welcher Antheil dem Reservefonds zufliessen soll. 16) Die Dividende bezieht derjenige, welcher an dem bestimmten Zahlungstage Aktionär ist. 17) Abänderungen des Statuts können in einer Generàlversammlung mit einer Mehrheit von drei Viertheilen der anwesenden oder vertretenen Stimmen beschlossen werden, wenn ihr allgemeiner Inhalt bei der Einberufung angedeutet war. Zu Letzterem ist die Direktion auf Verlangen von 20 Aktionären, welche mindestens 100 Aktien be-

sitzen, verpflichtet. 18) Ausgeschlossen von jeder Abänderung ist die Bestimmung, dass eine Vermehrung des Aktienkapitals durch Zuschüsse der Aktionäre über den Nennwerth der Aktien hinaus nicht beschlossen werden könne. 19) Von der Direktion oder von den Aktionären, welche $\frac{1}{5}$ des Gesellschafts-Kapitals besitzen, kann der Antrag auf Auflösung der Gesellschaft gestellt, die Auflösung selbst aber nur in einer besonders dazu berufenen Generalversammlung durch eine Mehrheit von drei Viertheilen der auf Namen eingeschriebenen Aktien, jede für eine Stimme zählend, beschlossen werden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe, so wie der Güterschiffe.

Die drei Dampfschiffe der Gesellschaft sind:

1) Der Overstoltz, von 150 Pferdekraft, ist 192 F. lang, 382 F. breit, hat, mit 1000 Ztr. Kohlen an Bord, 4 F. Tiefgang, ist von Cavé in Paris erbaut und kostet 58861 Thlr.

2) Der Elbeuvien, von 100 Pferdekraft ist $192\frac{1}{2}$ F. lang, $29\frac{1}{2}$ F. breit, hat, mit 800 Ztr. Kohlen beladen, 3 F. 9 Z. Tiefgang, ebenfalls von Cavé in Paris erbaut und kostet 44784 Thlr.

3) Der Corsaire rouge, von 80 Pferdekraft, ist 190 F. lang, 28 F. breit, hat, mit Kohlen beladen, einen Tiefgang von $3\frac{1}{2}$ F., und kostet 14400 Thlr. A. Pauvels in Paris ist der Erbauer.

An eisernen Güterschiffen sind 22 vorhanden und zwar:

Namen der Schiffe.	Ladungsfähigkeit.		Tiefgang.			
			beladen.		unbelad.	
	Ztr.	Last.	F.	Z.	F.	Z.
Köln No. 1.	4389	139¾	4	6	—	10
- - 2.	4403	110	4	6	—	11
- - 3.	4388	100¾	4	3	—	9
- - 4.	4380	109½	4	5½	—	10
- - 5.	6710	167¾	6	10	—	9½
- - 6.	6712	172¾	6	5½	1	1½
- - 7.	6895	172⅝	6	9	1	—
- - 8.	6892	172¼	6	9	1	—
- - 9.	6885	172⅛	6	8	—	11
- - 10.	5178	129½	5	—	—	11
- - 11.	5132	128¼	5	—	—	11
- - 12.	6432	160¾	6	7	1	1
- - 13.	6454	161⅛	6	7	1	1
- - 14.	6271	156¾	7	—	1	2
- - 15.	6927	173	6	9	1	—
- - 16.	6795	170	6	9	1	—
- - 17.	6503	162½	6	6	1	—
- - 18.	6528	163	6	6	1	—
- - 19.	6859	171½	6	11	1	—
- - 20.	6454	161	6	2½	—	11½
- - 21.	7392	189¾	6	4	1	2
- - 22.	7621	190½	6	4	1	2

Im J. 1845 werden zu dieser Anzahl Schiffe noch ein Dampfboot von 200 Pferdekraft und 6 Güterschiffe von etwa 200 Last treten. Die vorstehende Angabe des leeren und beladenen Tiefganges der Güterschiffe weist nach, wieviel geschehen ist, um den Verkehr gegen die nachtheiligen Folgen des niedrigen Wasserstandes zu schützen. Es wird nicht uninteressant sein, dieselben mit dem Bericht zu vergleichen, den das Finanzministerium über die Einsenkung der Oderkähne (Schlesischer Landtags-Abschied vom 31. Dez. 1843) gegeben hat.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der Fahrplan richtet sich nach der Lebendigkeit im Verkehr; in der stillsten Zeit wird alle 7 Tage von Köln, Amsterdam und Rotterdam abgefahren; in der lebhaftesten Zeit 2 mal in 7 Tagen von jedem der genannten Plätze.

Die Frachtsätze hat die Direktion nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse gleich bei Eröffnung des Dienstes durchgängig

um 10 Centimes niedriger, als die damals bestehenden der Rangfahrt, einschliesslich Schlepplohn, festgestellt, so jedoch, dass das wirklich bezahlte Oktroi erhoben wurde, mithin von Amsterdam aus bei der Fahrt über die Waal 5 Centimes pro Ztr. mehr als bei der Fahrt über den Leck, welche letztere durch den niedrigen Wasserstand sehr oft behindert wird.

Durchschnittlich waren die Frachten pro 50 Kilogr.

	zu Thal:	zu Berg:
1843	$3\frac{7}{12}$ Sgr.	$5\frac{1}{4}$ Sgr.
1844	$2\frac{5}{6}$ -	$5\frac{1}{6}$ -

3. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens und Vergleichungen.

Während des J. 1842 waren noch nicht so viele eiserne Güterschiffe vorhanden, um dem Bedürfnisse zu genügen, weshalb hölzerne zur Aushülfe gemiethet werden mussten. Hierbei stellte sich namentlich der Vortheil der eisernen im Vergleich zu den hölzernen Güterschiffen heraus; wie aus nachstehendem Beispiel am deutlichsten ersehen werden kann. Ein und dasselbe Dampfschiff gebrauchte nämlich für die Fahrt von Rotterdam nach Köln:

mit 216 Last in zwei eisernen Schiffen	45 St. 35 Min.
- 171 - - - hölzernen -	54 - 21 -
also bei 45 Last mehr	11 St. 14 Min.

weniger. Im Durchschnitt ergab sich, dass 3 Ztr. in eisernen Schiffen nicht mehr Kraft erforderten als 2 Ztr. in hölzernen; ein Satz, der übrigens insofern keine allgemeine Anwendung zulässt, als auch aus der Konstruktionsart der von Holz erbauten Fahrzeuge eine grosse Verschiedenheit der zu ihrer Fortbewegung erforderlichen Kraft hervorgehen kann; dennoch aber die Vorzüge des Eisens gegen Holz deutlich erkennen lässt. Im Ganzen betrugen die Transporte in 16, vom Anf. des Juli bis zu Ende Dez., zurückgelegten Fahrten, zu Thal 30658, zu Berg 133655 Ztr. und waren ungefähr gleichmässig zwischen Amsterdam und Rotterdam vertheilt. — Das Dampfboot „Elbeuvien“ verbrauchte an Kohlen durchschnittlich 1100 ℔. pro St., welches, da die Kraft auf 130, selbst auf 150 Pferde geschätzt wurde, mässig zu nennen ist. Der Verbrauch des „Overstoltz“ an Kohlen war durchschnittlich 1500 ℔. pro St.; die Kraft des Bootes ein Drittheil, beinahe um die Hälfte grösser als jene des Elbeuvien. Der „Corsaire rouge“ verbrennt durchschnittlich 1000 ℔. Kohlen pro St., bei Erzeugung von 100 Pferdekraft.

Nach dem Jahresabschlusse verblieb am 31. Dez. 1842 dem Gewinn- und Verlust-Conto ein Ueberschuss von 6650 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf. Im Laufe des Jahres 1843 wurden die erforderlichen eisernen Güterschiffe bezogen und nun der Dienst während der Sommermonate in der Art eingerichtet, dass ziemlich

regelmässig alle 5 Tage ein Dampfschiff von Amsterdam, von Rotterdam und von Köln abfuhr. In den Herbstmonaten wurde unter Mitbenutzung des Reserve-Dampfbootes „Corsaire rouge“ zweimal wöchentlich gefahren. Geschleppt wurden:

Von Köln nach Amsterdam in 41 Schiffen 19744 Ztr.
- - - - Rotterdam in 45 - - 27595 -

zusammen zu Thal 47339 Ztr.

Von Amsterdam nach Köln in 62 Schiffen 253029 Ztr.
- Rotterdam - - - 64 - 278141 -
- Dordrecht - - - 9 - 35967 -
- Antwerpen u. Düsseldorf - 2 - 10298 -

zusammen zu Berg 597435 Ztr.

Es sind überhaupt gemacht worden, und zwar zu Berg:

36 Fahrten mit 2 beladenen Schiffen
17 - - 3 - -
2 - - 4 - -
1 - - 5 - -

Die letztverzeichnete Fahrt vollführte der „Overstoltz“ mit einer Gesammtlast von 27503 Ztr., wovon jedoch ein Schiff nach Düsseldorf bestimmt war; in einer andern brachte er 22288 Ztr. in 4 Schiffen nach Köln; der „Elbeuvien“ einmal in 4 Schiffen 17983 Ztr. Am 10. Dez. kamen die vor einander gespannten Schlepper „Overstoltz“ und „Elbeuvien“ mit 7 Schiffen, welche mit 36900 Ztr. beladen waren, in Köln an. Es waren dies durch besondere Verhältnisse gebotene, aussergewöhnliche Leistungen, welche den Dampfbooten regelmässig nicht zugemuthet werden dürfen. Durchschnittlich fielen auf jede Fahrt 10668 Ztr.; auf die schwächste 3000 Ztr. Die Dauer der Reise von Rotterdam nach Köln wechselte je nach der Grösse der Last von 42 bis 82 Fahrstunden. – Die bei der Eröffnung der Schifffahrt am 28. Feb. in Dienst getretenen Güterschiffe machten 10 bis 11 Thal- und Bergreisen, die im April eingetretenen 7 bis 8, die im Sept. und Okt. eingetretenen 3 bis 4. — Von den erwähnten 56 Fahrten wurden 24 über die Waal und, ein Zeichen des im Allgemeinen günstigen Wasserstandes, 32 über den Leck gemacht, mithin häufig die bedeutenden Kosten der Kanalfahrt von Vianen nach Gorkum und umgekehrt vermieden. Vom 6. April bis Ende Mai und vom 10. Sept. bis 20. Okt. mussten wegen des niedrigen Wasserstandes alle Segelschiffe bei Thiel lichten; die Schiffe der Gesellschaft hingegen fuhren ohne zu lichten über die Untiefen weg. — Die Gesammt-Einnahme erhob sich auf 126887 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf.; darunter betrugen die Thalfrachten 5867, die Bergfrachten 116879, der Schlepplohn 1197 Thlr. — Von den Ausgaben führen wir an, die allgemeinen Kosten, welche sich auf 6096 Thlr. beliefen und das Centralbureau, die Inspektion, sämmtliche Agenturen und den Waagmeister in Rotterdam einschliessen. Für Brennmaterial wurden

ausgegeben und verbraucht 20423 Ztr. Kohlen, 40012 Ztr. Geriss. Dieses Verhältniss zeigt, dass die Verminderung des Verbrauchs von Stückkohlen mit Erfolg erstrebt worden ist. Der durchschnittliche Verbrauch pro Stunde ist anzunehmen:

für den Overstoltz auf 1450 U. mit 13 Prozent Stückkohlen.
- - Elbeuvien - 1100 - - 10 - - -
- - Corsaire rouge 870 - - 87 - -

Die Besoldung der Schiffsmannschaften nahm die Summe von 21740 Thlr in Anspruch. Für die Abfertigung in Rotterdam wurden 3783 Thlr., für diejenige in Amsterdam 3521 Thlr., ohne die Entschädigung für die Agenten ausgelegt. Auf den Kanälen zwischen Gorkum oder Vreeswyk und Amsterdam betrugen die Schleusengelder 2028, der Pferdelohn 1686 Thlr. An Lootsengebühren wurden 1738, an Brückengeldern 2077 Thlr. entrichtet, von letzteren 1068 in Düsseldorf und Wesel. Die Revision der Schiffe kostete 305, die Rekognition 6763 Thlr., und zwar in Preussen 4516, in Holland 2247 Thlr. Da die Rekognitions-Gebühr von der Ladungsfähigkeit der Schiffe erhoben wird und da die Dampfboote der Gesellschaft keine Güter laden, sondern blos den Dienst der Pferde verrichten, wofür man keine Rekognitions-Gebühr bezahlt, so glaubte die Direktion, auf Befreiung der Dampfboote von der Rekoguition Anspruch machen zu müssen. Seitens der preussischen Regierung schien dieser Anspruch dadurch anerkannt zu sein, dass sie bei der Bergfahrt die Schleppboote, als Ersatz der Zugpferde, frei liess; die Versuche, auch für die Thalfahrt und in den Niederlanden für Berg- und Thalfahrt Befreiung zu erlangen, sind jedoch ohne Erfolg geblieben, vielmehr hat die Regierung Anfang des Jahres 1844 verfügt, dass künftig auch bei der Bergfahrt die Dampfpferde zur Zahlung der Rekognition heranzuziehen sind. Ausser der Rekognitions-Gebühr hatte die Gesellschaft an Gewerbesteuer 377 Thlr. zu entrichten. — Nach Abzug sämmtlicher Ausgaben ergab der Abschluss vom 31. Dez. 1843 einen Ueberschuss von 39194 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf. zur Bestreitung der Kapitalzinsen, zur Abschreibung von den inventarisirten Schiffswerthen und zur Vertheilung an die Aktionäre, so wie an die Direktion.

Im J. 1844 schleppte bei einer Reise
der Overstoltz mit 6 Schiffen 27348 Ztr. in 84½ St.
- Elbeuvien - 3 - 19170 - - 72½ -
- Corsaire rouge 3 - 11989 - - 93 -

Der Kours der Aktien schwankte in der letztern Zeit zwischen 118 und 125 G.

F. Als noch im Entstehen begriffene Dampfschleppschifffahrts-Unternehmungen auf dem Rheine wären nachstehende zu erwähnen.

1) Baierisch-Pfälzische Dampfschlepp-Schifffahrts-Gesellschaft.

Der Zweck derselben ist Transport der Güter von und nach Ludwigshafen, nach und von den niederländischen und den Rheinhäfen aus.

2) Frankfurter Aktiengesellschaft für Main- und Rheinschifffahrt.

Von mehreren Frankfurter Handlungshäusern wurde sie in der Mitte des J. 1844 unter obigem Namen gebildet, deren Zweck es ist, die Errichtung, Leitung und Benutzung einer eigenen Dampfschifffahrt von den holländischen und andern See- und Rheinhäfen nach Bieberich und umgekehrt, oder einem andern Stationspunkte nach Wahl der Gesellschaft. Auf diesem selbstständigen Wege sollen namentlich die zahlreichen Güter, welche aus holländischen Häfen für Frankfurt und weiter mainaufwärts bestimmt sind, schnell und zu geregelten billigen Frachten befördert werden. Es sind alle Einleitungen getroffen, damit der Dienst schon im Frühjahre 1845 beginnen und in regelmässigen Fahrten fortgesetzt werde. Derselbe soll mittelst zwei eisernen Dampfschleppschiffen und 16 eisernen Transportschiffen, jedes von einer Ladungsfähigkeit von 4500 Ztr., so betrieben werden, dass die aus den Niederlanden und den Rheinhäfen nach Biebe-rich geschleppten Güter von letzterm Ort auf der Taunuseisenbahn nach Frankfurt geführt und die nach den obern Maingegenden bestimmten Sendungen von Frankfurt aus durch Eilschiffe weiter befördert werden. Das Anlage-Kapital dieses Unternehmens ist auf 500000 fl. bestimmt und in 2000 Aktien, jede zu 250 fl., eingetheilt, die je nach der Wahl der Aktionäre entweder auf seinen Namen oder auf den Inhaber lauten sollen. Jeder Aktionär ist verbunden, die Aktienbeträge in denjenigen Raten und Zeitpunkten, welche der Verwaltungsrath oder bis zu dessen Konstituirung das bestehende provisorische Komité bestimmen wird, einzuzahlen. Ueber diese Theilzahlungen werden Interimsquittungen gegeben und nach bewirkter voller Einzahlung werden gegen Zurückgabe dieser Interimsquittungen diese Aktien ausgeliefert. Die erste Einzahlung im Betrage von 20 Proz. der unterzeichneten Aktiensumme ist am 2. Okt. geleistet. Die Termine und Raten der spätern Einzahlungen werden 14 Tage vorher durch die Frankfurter Blätter bekannt gemacht.

3) Die Düsseldorfer Schleppdampfboot-Gesellschaft

hat sich zur Aufgabe gestellt, den Transport von Gütern aus

den niederländischen nach den niederrheinischen Häfen, namentlich aber nach Düsseldorf zu vermitteln, um dem immer mehr zunehmenden Uebergewicht des kölnischen Etablissements dieser Art ein etwas paralysirendes Gegengewicht, das nicht allein für den Hafenverkehr Düsseldorfs, sondern im Interesse der Stadt selbst unerlässlich nothwendig geworden ist, entgegen zu stellen. Das Unternehmen hat auch in Holland Anklang gefunden, und sollen zur Ausführung desselben bereits 100000 fl. holl., mehr als die Hälfte der vorerst geforderten Summe, im Haag gezeichnet sein.

4) Ruhrorter Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.

Bereits am 6. Mai 1844 hat sich unter diesem Namen in Ruhrort eine Gesellschaft mit einem Aktien-Kapitale von 800000 Thlr., welches in 800 Aktien, jede zu 100 Thlr. zerfällt, gebildet, um den bedeutenden Kohlentransport von diesem Orte rheinauf- und rheinabwärts zu besorgen. Da im J. 1843 die Ausfuhr der Steinkohlen von Ruhrort 7,038820 Ztr., und zwar nahe an 2 Millionen mehr als das Jahr vorher, betrug, so dürften jetzt schon zu diesem ausschliesslichen Transporte 10—12 Dampfschiffe erforderlich und die Ergebnisse des Unternehmens auch gewinnbringend sein.

Bemerkenswerthe Stationen auf der Rheinstrecke zwischen Strassburg und der Neckarmündung.

a. Strassburg, von der Ill und Breusch, die sich oberhalb der Stadt vereinigen, durchflossen, liegt hart am Rhein, über welchen eine Brücke nach Kehl führt. Starke Festung mit 58000 Ew., Fabriken namentlich in Wolle; sehr bedeutender Rheinverkehr. Beim Rheinzollamte Strassburg wurden verzollt 1842: zu Thal 43892 Ztr., zu Berg 18641 Ztr. Eingeführt von den Niederlanden 139142 Kil (Baumwolle, Kaffee, Indigo etc.); ausgeführt dahin 10010 Kil. (Strumpfwirkerwaare, buntes Papier). Durchgegangen nach der Schweiz 6,529402 Kil. — Städtische Ausgaben 1,700000 Frk. Sehenswerth: Münsterkirche und Thurm mit vielem Bemerkenswerthen, Thomaskirche, Königl. Palast, Zeughaus; Stückgiesserei, mehrere Bibliotheken und Sammlungen; Gutenbergs Standbild; Spaziergang Ruprechtsau. — Gasth: Stadt Paris, Rothes Haus, Blume, Stadt Lyon, Rebstock.

b. Kehl, rechts am Rhein u. der Kinzig, 1400 Ew.; Tabaks-, Drahtgewebe-, Tapetenfabrik; lebhafter Verkehr, namentlich Holzhandel auf der Kinzig. Gasth.: Zum Rehfuss, Weisses Lamm.

c. Neu-Freistädt, badensches Städtchen mit 600 Ew.; Bandfabrik, etwas Verkehr. Gasth.: Rose, Schwan.

d. Lichtenau, unweit des Einflusses der Acher in den Rhein, 1300 Ew.; Hanfbau, Seide-, Wolle-, Oel-, Leder-Fabrikation. Gasth.: Schwan, Krone.

e. Stollhofen, badensches Dorf, 900 Ew. Fischfang, Schiffahrt. Gasth.: Krone.

f. Rastadt, unweit des r. Rheinufers, z. v. Badensche Eisenbahnen.

g. Lauterburg, in der Nähe des l. U., französische Festung.

h. Neuburg, auf dem l. baierschen U., 1600 Ew.; beim Rheinzollamte passirt 1842: zu Thal 211101 Zentner, zu Berg 360886 Ztr.

i. Knielingen, 1600 Ew., Handel mit Hanf, Pferden, Früchten; unweit des Rheins, an welchem der Hafen Maximiliansau, Badeanstalt, neue Schiffbrücke über den Rhein; angekommen 1843: 64708 Ztr. Güter, abgegangen 15795 Ztr.; fast 1 M. landeinwärts liegt Karlsruhe, wovon bei der badenschen Eisenbahn.

k. Leopoldshafen, 700 Ew., Freihafen, der jedoch durch Anlage der Knielinger Brücke und Verlegung der Dampfschiffstation dorthin verloren hat; im J. 1843 kamen mit Segelschiffen an 190859 Ztr. Waare.

l. Germersheim, 2500 Ew., Bundesfestung am Einflusse der Queich in den Rhein; Flachs- und Obstbau, Fischfang, Schiffahrt, Goldwäscherei; Schiffbrücke; Ruinen der Friedrichsburg. Gasth.: Elephant, Post.

m. Philippsburg, badensche Stadt mit 1800 Ew.; Holzhandel. Gasth.: Einhorn, Sonne.

n. Speyer, Hauptstadt der baierischen Pfalz, in einer grossen Ebene am Rhein, 9500 Ew. Tabaks-, Krapp-Fabriken; Freihafen, Handel mit Landesprodukten. Sehenswerth: Kaiserdom, St. Afra-Kapelle, Ratschin (Retscher), Münze, Judenbad, Alterthümer-Sammlung. Gasth.: Post, Adler, Baierscher Hof.

o. Schwetzingen, rechts ½ M. vom Rhein, 3000 Ew.; bedeutender Hopfen- und Tabaksbau; sehenswerthes Schloss und Garten (einer der schönsten Deutschlands). Gasthöfe: Pfälzer Hof, Erbprinz.

p. Ludwigshafen (bis 1843 Rheinschanze), im J. 1842 zum Freihafen erklärt; durch eine Schiffbrücke mit dem am r. U. liegenden Mannheim verbunden. Hat eine grosse Zukunft vor sich als Endpunkt der Kohleneisenbahn; vermittelte schon in den letzten Jahren einen Verkehr von 500 bis 600000 Ztr. Waare.

q. Mannheim, z. v. bei der Badenschen Eisenbahn. Beim dortigen Rheinzollamte wurden angemeldet 1842: zu Thal 1,401513 Ztr , zu Berg 1,699370 Ztr. Die direkten Bezüge aus Holland in Segel- und Dampfschiffen betrugen 1843: 473518 Ztr., 1844: 570750 Ztr. (Baumwolle, Eisen und

Eisenwaaren, Farbestoffe, Kaffee, Material- und Droguerie-waaren, Oele, Tabak, Thran, Zucker etc.).

G. Neckar-Dampfschifffahrt.

1. Geschichte des Unternehmens.

Bei dem sehr bedeutenden Wachsthum und dem glücklichen Gedeihen der Dampfschifffahrt auf dem benachbarten Rheine konnte es nicht ausbleiben, dass auch bald bei den Bewohnern des Neckars der Wunsch sich aussprach, ein solches gemeinnütziges Unternehmen auf diesen Fluss zu verpflanzen. So sehr die reizenden Gegenden des untern Neckars in ihrer malerischen Mannigfaltigkeit, wo üppige Wiesen und Aecker mit den schönsten Weinbergen, dichte Eichen- und Buchenwälder mit fruchtbaren Obstbaumgruppen, Städte und Dörfer mit Burgen und Ruinen abwechseln, zu den schönsten Hoffnungen für das Gedeihen dieses Unternehmens berechtigten, und der sehr starke Güterverkehr auf dem Neckar eine günstige Unterstützung darbot, so war es nicht zu verkennen, dass die Seichtigkeit des Fahrwassers, so wie der schnelle Fall des Flusses an manchen Stellen diesem Unternehmen grosse Schwierigkeiten entgegenstellen würden. Nichts desto weniger vereinigten sich schon im Jahre 1836 mehrere Männer in Heilbronn zu dem Zwecke, eine Dampfschifffahrt auf dem Neckar zu errichten, und nach mehrfältigen, fruchtlosen Versuchen, sich für diese Angelegenheit mit den Städten Mannheim und Heidelberg zu verbinden, konstituirte sich am 6. Oktober 1839 eine Gesellschaft, welche beschloss: 500 Aktien zu 200 fl., im Werthe von 100000 fl., für Anschaffung von Dampfbooten zur Befahrung des Neckars von Heilbronn stromabwärts zu kreiren. — Unter andern war in § 4 ihrer Statuten die Bestimmung aufgenommen, dass — sobald die Breite des Fahrwassers auf 50 F. und die Tiefe desselben bei dem niedrigsten Wasserstande auf $2\frac{1}{2}$ F. gebracht seien, das erste Dampfboot bestellt werden solle. Der Verwaltungsrath machte sich inzwischen zur Aufgabe, bei den Regierungen der drei Uferstaaten von Württemberg, Baden und Hessen die Konzession zur Befahrung des Neckars mit Dampfbooten zu erlangen, und suchte es dahin zu bringen, dass von den betreffenden Regierungen die Korrektion des Flussbettes soweit vorgenommen werde, um die Ausführung einer Dampfschifffahrt möglich zu machen. Während Ersteres keinem Anstande unterlag, fand das Letztere immer grössere Schwierigkeiten, und immer mehr schwand die Hoffnung, das Fahrwasser des Neckars in soweit verbessert zu sehen, um gemäss des § 4 der Statuten in den Stand gesetzt zu werden, ein Boot zu bestellen. Schon wollte der Muth, diese schöne Idee zur Ausführung zu bringen, bei Vielen sinken, Viele rechneten diese Ausführung zu den reinen Unmöglichkeiten, als im J. 1840 in den öffentlichen Blättern von Köln her die Kunde

kam, dass ein kleines eisernes Dampfboot aus der Fabrik des H. Gâche aîné in Nantes an Köln vorübergefahren sei, welches 30 bis 35 Centimetres Tiefgang habe, und bestimmt sei, auf der obern Mosel von Trier bis Metz, und auf der Meurthe bis Nancy zu fahren. Mit einem solchen Tiefgange konnte der Neckar auch ohne erwähnte Korrektion befahren werden, und dies veranlasste den Verwaltungsrath, sich sogleich selbst direkt an Gâche zu wenden und eines seiner Mitglieder auf die Mosel zu entsenden, um dieses Boot zu besichtigen und dessen Fahrt genau zu beobachten und zu prüfen. Nachdem auch das Fahrwasser des Neckars durch einen Abgesandten des Mechanikers Gâche untersucht war, so gestalteten sich sämmtliche Verhältnisse der Art, dass im April 1841 ein Boot in Nantes bestellt werden konnte, welches bei seinem Eintreffen am 5. Dez. 1841 in Heidelberg mit unbeschreiblichem Jubel empfangen wurde. — Das Boot entsprach vollkommen den Leistungen, zu welchen sich Gâche verbindlich machte, und erfüllte die Erwartungen sowohl in Beziehung auf äussere Eleganz als auf Solidität der Maschinen. Man überzeugte sich bald, dass das Boot alle Schwierigkeiten glücklich überwand, und da die Frequenz der Personen anhaltend stark war, so fasste der Verwaltungsrath unterm 16. Dez. 1841 den Beschluss, ein zweites Boot in Nantes zu bestellen, welches am 7. März 1842 geliefert wurde. Dieser Bestellung folgte unterm 28. Jan. 1843 jene eines dritten Bootes, welches hauptsächlich als Reserveboot dienen sollte und am 4 Aug. 1843 abgeliefert wurde. Mit diesen 3 Booten wird der Dienst auf dem Neckar von Heilbronn bis Mannheim regelmässig versehen.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Der Zweck der in Heilbronn errichteten Aktien-Gesellschaft ist die Betreibung einer Dampfschifffahrt von Heilbronn Neckar-abwärts für den Transport von Personen und Waaren, um dadurch den Handel und Verkehr für die ganze untere Nekkargegend möglichst zu erweitern und zu befördern. Die Konzession und das ausschliessliche Privilegium hierzu ist auf 15 Jahre ertheilt. 2) Die erforderlichen Mittel, die zunächst auf 100000 fl. angenommen worden, sind durch Aktien, die auf den Eigenthümer lauten und eingeschrieben werden, zusammen zu bringen; die Anzahl derselben wird für obige Summe auf 500 festgesetzt, so dass jede Aktie sich auf 200 fl. stellt. 3) Die Gesellschaft wahrt ihre Interessen theils durch einen Verwaltungsrath, theils in der Generalversammlung. Der Generalversammlung bleibt vorbehalten: *a*) die Wahl des Verwaltungsrathes resp. dessen Erneuerung, *b*) Einsichtnahme des Rechenschaftsberichts und der Bilanz und Beschlussnahme auf die vorherige kommissarische Prüfung derselben; *c*) Bestimmung der Dividende und des in den Reservefonds fallenden Vorabzugs der reinen

Einnahmen; *d*) alle wichtigeren Angelegenheiten, welche der Verwaltungsrath nicht in einem Ressort erledigen kann, oder ihr vorzulegen beschliesst, namentlich wenn es sich von Abänderung der Statuten, von Abschliessung von Darlehen und dergleichen handelt. *e*) Wahl der Kommission zur Prüfung des nächsten Rechenschaftsberichtes, und *f*) Beschlussnahme über Auflösung der Gesellschaft. 4) Die ordentliche Generalversammlung findet im Monat Juni Statt und die sämmtlichen Mitglieder werden 1 Monat vorher durch öffentliche Blätter eingeladen. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst; bei Stimmengleichheit entscheidet der Präsident; nur bei Abänderung der Statuten wird eine Majorität von $\frac{3}{4}$ der anwesenden Stimmen erfordert. Ausserordentliche Generalversammlungen werden in wichtigen und dringenden Fällen von dem Verwaltungsrathe aus eigenem Antriebe oder wenn wenigstens 20 Besitzer von Aktien es verlangen, berufen. 5) Für jede Aktie kann eine Stimme abgegeben werden; wenn aber mehr als 10 Aktien in einer Hand vereinigt sind, so beschränkt sich das Stimmrecht auf diese Zahl. Niemand kann durch Uebernahme von Vollmachten mehr als 15 Stimmen, einschliesslich seiner eigenen, führen. Die Vollmachten sind dem Verwaltungsrath schriftlich vor der Versammlung vorzulegen. Nicht-Aktionäre können nicht bevollmächtigt werden. 6) Der Verwaltungsrath besteht aus 9 in Heilbronn ansässigen Mitgliedern; er wählt aus seiner Mitte den Vorstand. Der Letztere leitet die Verhandlungen im Komité und in der Generalversammlung, wacht über Aufrechthaltung des Geschäftsganges, beaufsichtigt und leitet denselben und sorgt dafür, dass die Beschlüsse des Verwaltungsrathes durch das Dienstpersonal in Ausführung kommen. 7) Der Vorstand funktionirt 2 Jahre lang und von dem Verwaltungsrathe tritt jedes Jahr eine Hälfte (das erste Mal durch das Loos) aus; die austretenden Mitglieder sind jedoch wieder wählbar. 8) Die Aktien können cedirt, die Cession muss aber angezeigt werden, denn die Dividenden können nur von den eingeschriebenen Eigenthümern und auf Verlangen nur gegen Vorzeigung der Aktien in Empfang genommen werden. Bis zur Cessions-Anzeige gilt gegenüber der Gesellschaft der alte Besitzer fortwährend als Eigenthümer; die ganze Jahresdividende aber wird an denjenigen bezahlt, welcher am 31. Dez. des laufenden Jahres der eingeschriebene Besitzer der Aktie ist. 9) Wenn ein Aktien-Dokument verloren geht, so findet das gewöhnliche gerichtliche Amortisations-Verfahren auf Kosten und Betreiben der Aktionäre Statt. Vor Erledigung desselben kann der Eigenthümer nur gegen hinreichende Bürgschaft seinen Antheil erheben. 10) Kommen einzelne Aktien in Erb- oder andere Massen, so kann nur ein Erbe, Vormund oder Massenverwalter als rechtmässiger Besitzer einer Aktie auftreten. 11) Im Falle die Kreirung neuer Aktien von der Generalversammlung beschlossen

wird, haben die ältern Aktionäre nach Verhältniss ihrer Aktienzahl bei Erwerbung derselben ein Vorzugsrecht und sind bei der Einladung zur allgemeinen Versammlung von diesem Vorhaben in Kenntniss zu setzen. Die neuen Aktionäre nehmen Antheil an Gewinn und Verlust von dem Zeitpunkte an, den die Generalversammlung zu diesem Zwecke bestimmen wird. 12) Die Auflösung der Gesellschaft kann nur durch eine Generalversammlung, wozu alle Aktionäre speziell berufen werden, mit Stimmenmehrheit von $\frac{2}{3}$ der Anwesenden beschlossen werden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die 3 vorhandenen Dampfboote führen die Namen: „Wilhelm, Leopold und Ludwig“. Die beiden ersteren Schiffe, als die ältern, sind 38 Metres lang, in der Mitte ohne Radkasten 3 Metres, mit den Radkasten 6 Metres und 20 Centimetres breit. Die Höhe des Bords ist 1 Metre und 10 Centimetres, die grösste Höhe mit den Radkasten 3 Metres 10 Centimetres. Die Maschine, welche Niederdruck ist, hat 20 Pferdekraft. Der Tiefgang dieser Boote ist ohne Reisende und Güter, nur mit der nöthigen Mannschaft und Kohlen beladen, 34 Centim. — Das dritte Boot „Ludwig“, welches ein durchlaufendes Verdeck hat, ist 34 Mtrs. lang, in der Mitte ohne Radkasten 3 Metres, mit dem Radkasten 6 Metres breit. Die Höhe des Bords ist 1 Metre 78 Centim., mit den Radkasten 3 Metres 66 Centim. Die Maschine hat 30 Pferdekraft und der Tiefgang des Schiffes ist unbefrachtet, nur mit Mannschaft und Kohlen beladen, 36 Centim. — Nachdem der Dienst der Dampfboote auf dem Neckar zwei Jahre gedauert hatte, machte das Verwaltungsmitglied, Herr G. Schäuffeler in Heilbronn, Besitzer einer Papier- und Maschinenfabrik, unter Genehmigung des Verwaltungsrathes den Versuch, bei dem Boote „Wilhelm“ eine Verbesserung der Feuerung einzurichten, indem er durch Aenderung des Kessels die Heitzungs-Oberfläche sehr vermehrte. Obgleich diese neue Einrichtung, welche hauptsächlich Reinlichkeit und Aufmerksamkeit im Heizen erfordert, im letztverflossenen Jahre häufig mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, so ist man doch zu der Ueberzeugung gelangt, dass diese neue Heizungseinrichtung in ihrem Princip ganz richtig und gut berechnet ist, und dass, während die andern beiden Boote auf ihrer Reise von Heilbronn bis Mannheim und zurück 75 bis 85 Ztr. Steinkohlen brauchten, das Boot „Wilhelm“ bei aufmerksamer Behandlung nur 60 bis 66 Ztr. Steinkohlen bedurfte. H. Schäuffeler fährt fort, der Dampfboot-Unternehmung mit seinen Kenntnissen und seiner Maschinenwerkstätte an die Hand zu gehen und Verbesserungen anzubringen, wo er solche für zweckmässig hält, und es ist nicht zu zweifeln, dass durch ihn das Feuerungssystem nach und nach zu einer hohen Vollkommenheit gebracht werde.

Das Boot „Wilhelm“ kostet ursprünglich 37125 fl.
mit der neuen Feuer-Einrichtung . . . . . 2500 -
zusammen 39625 fl.
Das Boot „Leopold“ kostet . . . . . 34804 fl. 42 kr.
Das Boot „Ludwig“ - . . . . . 38966 - 40 -
sämmtliche Boote frei nach Heilbronn geliefert.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der Dienst fängt in der Regel gegen Mitte März an und hört mit Anfang Nov. auf. — Im M. März und Okt. fahren die Boote nur von Heilbronn bis Heidelberg und zurück, und zwar in der Art, dass täglich ein Boot Morg. 7 Uhr von Heilbronn nach Heidelberg und ein Boot Morg. 6 Uhr von Heidelberg nach Heilbronn fährt. In den andern Mon. von April bis incl. Sept. ist der tägliche Dienst, wie folgt, eingerichtet.

Abfahrt zu Thal.

Von Heilbronn . . . . Morg. 6 Uhr
- Neckar-Elz . . . . - 8 -
- Eberbach . . . . . Vorm. 9¼ -
- Hirschhorn . . . . - 10 -
- Heidelberg . . . . - 11½ -
Ankunft in Mannheim . Nachm. 2 -

Abfahrt zu Berg.

Von Mannheim am gleichen Tagen. Heidelberg zurück Nachm. 2¾ U.
- Heidelberg - - - - - - Morg. 6 -
- Hirschhorn - - - - - - - 8½ -
- Eberbach - - - - - - - Vorm. 10 -
- Neckar-Elz - - - - - - Mitt. 1 -
Ankunft in Heilbronn - - - - - Abds. 6 u. 7 -

Zuerst muss hier erwähnt werden, dass zwischen Frankfurt und Mainz täglich 3 Lokaldampfbootfahrten bestehen, welche von den Gebrüdern Oehlenschläger mittelst 2 Dampfschiffen „Delphin No. 1. und 2.“ betrieben werden.

Reisegelegenheiten von den Anhaltsstationen aus.

In Neckar-Elz kommt jeden Sonnt. und Donnerst. Morg. um 7 Uhr ein Wagen über Hardheim und Bischofsheim von Würzburg an, und geht an den gleichen Tagen Mitt. 1 Uhr nach Ankunft des zu Berg fahrenden Dampfbootes nach Würzburg zurück.

Von Eberbach geht täglich ein Eilwagen Mitt. 3¼ Uhr nach Miltenberg ab. Von Miltenberg nach Eberbach geht der Wagen Morg. um 5 Uhr ab, und kommt um 9 Uhr vor Ankunft des zu Thal fahrenden Dampfbootes in Eberbach an.

In Heidelberg. Verbindung mit dem Eisenbahnzuge, um

an einem Tage von Heilbronn bis Karlsruhe, Baden-Baden und Strassburg zu gelangen.

In Mannheim. Verbindung mit den Dampfbooten der Rheinischen Gesellschaften, um mittelst derselben am gleichen Tage nach Mainz, resp. Frankfurt und Strassburg zu reisen.

In Heilbronn. Verbindung mit den Fürstl. Thurn- und Taxis'schen Eilwagen, um nach Ankunft des von Heidelberg kommenden Bootes und nach einem Aufenthalt einiger Stunden Abends 10 Uhr nach Stuttgart, Ulm, Augsburg, Friedrichshafen und der westl. Schweiz, und ebenso nach Hall, Ansbach, Nürnberg u. s. w. abzureisen.

Fahrpreise.

A. Personen-Tarif.

Distanzen.	zu Thal.				Distanzen.	zu Berg.			
	I. Kaj.		II. Kaj.			I. Kaj.		II. Kaj.	
	fl.	kr.	fl.	kr.		fl.	kr.	fl.	kr.
Von Heilbronn nach					Von Mannheim nach				
Neckarsulm . .	—	24	—	16	Neckarhausen / Seckenheim	—	8	—	12
Wimpfen / Jaxtfeld . .	—	36	—	24	Ladenburg . .	—	15	—	12
Gundelsheim / Hassmersheim	—	54	—	36	Heidelberg . .	—	18	—	12
Neckarelz . . .	1	12	—	48	Neckargemünd	—	42	—	30
Neckargerach .	1	36	1	4	Neckarsteinach	—	48	—	34
Eberbach . . .	2	—	1	20	Hirschhorn . .	—	54	—	38
Hirschhorn . .	2	24	1	36	Eberbach . . .	1	9	—	48
Neckarsteinach	2	42	1	48	Neckargerach .	1	24	—	58
Neckargemünd	2	54	1	56	Neckarelz . . .	1	42	1	10
Heidelberg . .	3	—	2	—	Hassmersheim / Gundelsheim	2	—	1	22
Ladenburg / Neckarhausen / Seckenheim	3	18	2	12	Wimpfen / Jaxtfeld . .	2	6	1	26
Mannheim . . .	3	24	2	16	Neckarsulm . .	2	18	1	34
					Heilbronn . . .	2	24	1	38

Wenn ein Billet für die Thal- und Bergreise zugleich erhoben wird, so wird für die Bergreise nur die Hälfte des vorstehenden Tarifes berechnet.

Bemerkungen.

1) Jeder Reisende kann beliebigen Gebrauch von seinem Billet machen, er kann an den Zwischen-Stationen aussteigen und seine Reise später wieder fortsetzen, während des ganzen Dienstjahres. 2) Da die Billets, welche den Reisenden gegen Bezahlung ihrer Plätze zugestellt werden, hauptsächlich später dazu nöthig werden, um die Abrechnung der Inspektoren prüfen zu können, so haben Passagiere, welche solche verlieren, ihre Plätze nochmals zu bezahlen. Diese Billets müssen beim Aussteigen aus dem Boote dem Inspektor oder dessen Stellvertreter, entfaltet, vorgezeigt und von den Reisenden eigenhändig in die ihnen dargebotene Blechkapsel geworfen werden. 3) Schiffleute, so wie Kinder unter 12 Jahren, bezahlen die Hälfte der Taxe, jedoch nie weniger als 20 kr. 4) Jeder Reisende hat 60 ℔. Gepäck frei. 5) Hunde sind nach Anleitung des Kapitains auf dem Verdecke anzubinden und ist für sie die Hälfte des zweiten Platzes zu bezahlen. 6) Die Passagiere sind gehalten, ihre Effekten bei Zeiten vor der Ankunft an einem Bestimmungsorte bereit zu halten, damit sie ohne Zeitverlust aus Land steigen können; der Inspektor wird sie zu dem Ende so viel als möglich vorher benachrichtigen.

B. Güter-Tarif.

Güter, sowohl zu Berg als zu Thal, werden zu folgenden Frachtsätzen transportirt:

Von Heilbronn: nach Neckar-Elz 16 kr., nach Eberbach 20 kr., nach Heidelberg 24 kr., nach Mannheim 28 kr.

Von Heidelberg: nach Heilbronn 28 kr., nach Neckar-Elz 24 kr., nach Eberbach 20 kr., nach Mannheim 12 kr.

Von Mannheim: nach Heidelberg 12 kr., nach Eberbach 24 kr., nach Neckar-Elz 28 kr., nach Heilbronn 28 kr.

pro 50 Kilogr. = 100 ℔. Zollvereins-Gewicht, incl. des Neckar-Oktrois von in- und ausländischen Gütern und ohne Unterschied der Klassifikation. Es ist dabei die Anordnung getroffen, dass Kolli von

15 — 29 ℔. für ¼ Ztr.
30 — 60 - - ½ -
61 — 80 - - ¾ -

nach obigen Frachtsätzen gerechnet, jedoch keine einzelnen Kolli unter 8 kr. auf allen Zwischen-Stationen befördert werden. Güterstücke über 500 ℔ werden nicht angenommen, eben so wenig sehr voluminöse Gegenstände. Güter auf andere Zwischenorte, als oben angeführt, werden nicht befördert. Durch die Verbindung mit Rheindampfbooten können Güter direkt von Heilbronn bis Wesel und Strassburg, so wie vice versa befördert werden. — Gemäss eines Vertrages mit der Kölner Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehen die Waaren von Heilbronn in

einem Tage nach Mainz und in 2 Tagen von Mainz nach Heilbronn. — Die Güter sind in die Magazine der betreffenden Agenturen zu liefern und ebenso von da abzuholen.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens.

Das Resultat der Frequenz war folgendes:

Im Jahre 1842.

24114 Personen;	Einnahme	22158 fl. 57 kr.
290 Ztr. Güter;	-	111 - 53 -
	zusammen	22270 fl. 50 kr.

Im Jahre 1843.

28596 Personen;	Einnahme	30066 fl. 53 kr.
4351 Ztr. Güter;	-	2199 - 18 -
	zusammen	32266 fl. 11 kr.

Im J. 1844 wurden 244 Fahrten gemacht und damit befördert:

28385 Personen;	Einnahme	29482 fl. 13 kr.
6652 Ztr. Güter;	-	3258 - 47 -
	zusammen	32741 fl. — kr.

Interessant ist die Notiz, dass von den 28385 Personen nur 4740 zwischen den Endpunkten Heilbronn, Heidelberg, Mannheim sich bewegten, ein Beweis, wie bedeutend der Verkehr im Innern ist. Die Fahrten wurden im J. 1844 zu Thal nicht unterbrochen, zu Berg dreimal, und zwar zweimal durch Hindernisse im Flussbett, einmal durch Bruch eines Maschinentheils. Diese Regelmässigkeit der Beförderung sichert den Reisenden das Fortkommen, und wird den Ruf des Instituts mehr und mehr verbreiten.

Wie alle neue Unternehmen dieser Art, so hatte auch dieses in den beiden ersten Jahren mit vielen Hindernissen und Schwierigkeiten zu kämpfen, wodurch es der Verwaltung unmöglich war, ihren Aktionären eine Dividende zu bezahlen. In dem letztverflossenen Jahre trat in dieser Beziehung bereits ein Wendepunkt ein, (es ergab sich nämlich ein Ueberschuss von einigen hundert Gulden), und es ist alle Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass die Neckar-Dampfschifffahrt, wenn auch eine der kleinsten unter den deutschen Dampfschifffahrten, doch nicht die schlechteste für die Aktionäre werden dürfte. — Zu wesentlicher Verbesserung der Neckar-Dampfschifffahrt ist es nöthig, dass das Fahrwasser des Neckars, besonders auf dem Grossherzgl. Badenschen Territorium korrigirt werde und dass die Neckarzölle so wie die Rhein-Oktroi gänzlich aufgehoben werden. Sind diese zwei Belästigungen beseitigt, und sind die Eisenbahnen von Stuttgart bis Heilbronn, so wie jene von Ludwigshafen nach Saarbrücken und weiter bis Metz und Paris vollendet, so dürfte das Unternehmen zu einem der besten seiner Art gerechnet werden.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Heilbronn, in einem weiten Neckarthale, rechts mit Brücken, 11800 Ew., Fabriken in: Bleiweiss, Soda, Schwefelsäure, Essig, Liqueur, Tabak, Schrot, Messerschmiedwaaren, Oel, Wollgarn, Tücher, Tapeten und bunt Papier. Papier, Gold- und Silberwaaren, Fortepianos, Oel, Schaumweinen; grosse Bleichen. Lebhafte Schifffahrt und Handel; Wilhelmskanal, 1821 erbaut, mit schönem Waarenhause: Sehenswerth: Rathhaus mit meisterhaftem Uhrwerk, Siebenröhrbrunnen, deutsche Hauskirche, Kilianskirche, Götzenthurm, Königl. Palais. In den Umgebungen: Wartberg, Jägerhaus, Stadt Weinsberg. Gasth.: Sonne, Falke, Rose.

b) Neckarsulm, gleichfalls würtemb., 3500 Ew., rechts; Weinbau, Leder-, Tabaks-, Gyps-Verfertigung; lebhafte Schifffahrt und Handel. Sehenswerth: Kirche, Kommenthureigebäude, Scheuerberg.

c) Jaxtfeld, (würtembg.) rechts zwischen den Einflüssen der Kocher und Jaxt, 600 Ew.; Soolbad; Gasth. Anker. In der Nähe das bekannte Salzwerk Friedrichshall mit Soolbad; Gasth.: Hörnle.

d) Wimpfen, (grossherzgl. hessisch), am l. Neckarufer in sehr anmuthiger Gegend, 2400 Ew.; Kirche; daneben Saline und Soolbad. Ludwigshalle mit besonders starker Soole. Gasth.: Badewirthschaft.

e) Gundelsheim, (würtembg.), am r. U., 1200 Ew., schön belegen; Weinbau. Daneben Schloss Horneck. Gasth.: Prinz Karl.

f) Hassmersheim, badensches Dorf, am l. U., 1700 Ew.; Weinbau, Gyps-Steinbrüche, Schifffahrt.

g) Neckarelz, am Einflusse der Elz, 1000 Ew.; Hammerwerk, Schleif-, Oel-, Gyps-, Hanf-Mühlen. Gasth. Alte Post.

h) Neckargerach, am Einflusse der Gerach, 1000 Ew., Obstbau, Holz-, Borke-Handel, Schifffahrt; Gyps-, Oel-, Säge-Mühlen, Hanfreibe. Gasth.: Krone.

i) Eberbach, Stadt am r. U., 3800 Ew.; Holzflösserei auf dem Ittersbach und Neckar aus dem Odenwalde, nach Heidelberg, Mannheim oder den Neckarsalinen; Fischfang; Weinhandel; Steinbrüche, Eisenhammer, Gyps-, Säge- und Schleif-Mühlen, Gerbereien. Gasth.: Leiningensche Hof, Krone, Schwan.

k) Hirschhorn, (grosshzgl. hessisch), am r. U., 2000 Ew.; malerisch belegen; darüber Schloss.

l) Neckarsteinach, (grosshzgl. hessisch), rechts, 1800 Ew.; Steinbrüche, Schiffbau, Lederfabrikation, Fischfang, Schifffahrt, Holzhandel. In den Umgebungen 4 Burgen. Gasth.: Harfe.

m) Neckargemünd, 2700 Ew.; am Einfluss der Elsenz; Steinbrüche, Gerbereien, Hanfzubereitung, Schiffbau, Schifffahrt; ziemlich lebhafter Verkehr. Gasth.: Pfalz.
n) Heidelberg, z. v. Badensche Eisenbahn.
o) Ladenburg, am r. U., 2500 Ew.; Holzschrauben-, Metallwaaren-Fabrik, Schneide-, Gyps-Mühlen; Handel mit Bauholz und Tabak. Bischofhof, Hexenthurm, Martinsthurm, Nonnenthurm. Gasth.: Goldene Rose, Lustgarten.
p) Neckarhausen, links, 850 Ew.; Hopfen-, Tabaksbau.
q) Seckenheim, links, 2100 Ew.; starker Handel mit Tabak, Vieh, Holz.
r) Mannheim, z. v. Badensche Eisenbahn.

Im J. 1843 gingen auf dem Neckar in der Thalfahrt:

	Fahrz.	Ztr.
von Kannstadt nach dem Auslande	779	287970
nach Heilbronn	59	18471
von Heilbronn ins Ausland	665	164079
	1523	470520
Bergfahrt:		
vom Ausland nach Heilbronn	1199	336453
nach Kannstadt	1075	308091
von Heilbronn nach Kannstadt	38	13185
von den Salinen nach Kannstadt	47	14740
	2359	672469

II. Main-Dampfschifffahrt.

1. Geschichte derselben.

Der Gedanke, den Main von Bamberg bis Frankfurt und Mainz mit einer Dampfschifffahrt zu beleben, trat schon zu jener Zeit hervor, als die Schifffahrts-Verbindungen zwischen den Städten des Mains und des Rheins durch die Herstellung einer regelmässigen und beschleunigten Schifffahrt erweitert wurden. Die Königl. baiersche Regierung, welche zum Abschluss des hierauf bezüglichen Vertrages namentlich beigetragen hatte, war es auch hier wieder, welche sich die Untersuchung der Möglichkeit und Vortheilhaftigkeit der Beschiffung des Mains mit Dampfbooten sehr angelegen sein liess. Durch Ministerialreskript vom 14. Okt. 1837 erhielten die Präsidien der Königl. Regierungen von Ober- und Unterfranken den Befehl, nähere Einleitungen dahin zu treffen.

Die Vorfrage war natürlich die technische und nautische Möglichkeit solcher Beschiffung nach der Beschaffenheit des Stromes, welche zu jener Zeit allerdings noch bedenklich erscheinen konnte. Das Flussbett des Mains litt damals noch an grossen Gebrechen, deren Beseitigung selbst für die gewöhnliche Segelschifffahrt sich unerlässlich zeigte; der Bau kleinerer Fluss-

dampfschiffe mit geringem Tiefgange war noch vieler Vervollkommnung bedürftig, die Fluss-Dampfschifffahrt auf dem europäischen Kontinente überhaupt erst im Entstehen. Deshalb konnte vom J. 1837 bis 1839 vorerst nichts weiter geschehen, als nähere Untersuchung über die Vorbedingungen der Ausführbarkeit solchen Planes. Diese gewährte jedoch schon damals um so mehr günstige Aussicht, als inzwischen auch die Dampfschifffahrt auf der baierischen Donau ins Leben trat, und im Kampfe mit ähnlichen, ja noch viel grösseren Schwierigkeiten des Fahrwassers immer siegreicher wurde. Da der König die grossen Wasserstrassen der Donau und des Mains für Baiern noch vor Eröffnung des Ludwigs-Kanals in vollem Umfange benutzbar wissen wollte, so befahl er sowohl für die Donau als auch für den Main die vollständige Korrektion und bewilligte die nöthigen Mittel zu ihrer raschen Durchführung. Gleichzeitig erliessen die Präsidien der Königl. Regierungen von Ober- und Unterfranken mit Genehmigung des Königl. Ministeriums des Innern an mehrere Private zu Bamberg und Würzburg die Aufforderung, sich der Bildung einer Gesellschaft für die Dampfschifffahrt auf dem Main zu unterziehen. Mit aller Bereitwilligkeit wurden sofort Schritte dafür gethan. Eine Untersuchung des Flussbettes ergab bereits so bedeutende Verbesserungen des Fahrwassers, dass bei Fortsetzung der durchgreifenden Korrektionen die Beschiffung mit geeigneten Dampfbooten nicht mehr zu bezweifeln war, und so fand im Mai 1839 zu Würzburg eine Berathung Statt, in deren Folge man sich, gestützt auf die Gutachten von Sachverständigen und die Zusicherungen der Königl. Regierung hinsichtlich der baldigen Hebung der technischen und nautischen Hauptschwierigkeiten, zur Bildung einer Aktien-Gesellschaft für Herstellung der Dampfschifffahrt auf dem Main förmlich vereinigte. Inzwischen hatte das Interesse für ein so wichtiges Vorhaben auch in anderen Städten des Mains und selbst am Rhein Anregung erhalten; auch von diesen kamen ähnliche Vorschläge für Bildung einer Main-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ein. Der Regierung konnte solche Verbreitung der Theilnahme, solcher Wetteifer dafür nur willkommen sein, und sie säumte daher nicht, diese mehrseitige Bereitwilligkeit für die gute Sache zu benutzen, und gab unterm 14. Nov. 1839 durch ein Reskript des Königl. Ministeriums des Innern zu erkennen:

„Dass die Einführung und der Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem Main, so wie die Konzessionirung einer Aktien-Gesellschaft dafür in Absicht auf das öffentliche Interesse und die Ausführbarkeit im Allgemeinen nicht nur keinem Anstande unterliegen, sondern auch für die Beförderung des Handelsverkehrs, zumal nach demnächstiger Vollendung des Ludwigs-Kanals, sogar als höchst wünschenswerth und erspriesslich erscheine; dass zu erwarten sei, die übrigen betheiligten Uferstaaten würden in

Folge der deshalb zu treffenden vorsorglichen Einleitungen sich zur Theilnahme geneigt zeigen, dass in Folge weiterer Anordnungen auch die zur Zeit noch hier und da an den unteren Stromstrecken des Mains und an dessen Ausfluss in den Rhein dem regelmässigen Betriebe der Dampfschifffahrt entgegenstehenden Schwierigkeiten durch angemessene Korrektions-Arbeiten demnächst beseitigen werden, dass übrigens als das einfachste und zweckmässigste Mittel zur Erreichung des gemeinschaftlichen Zieles, und als die sicherste Bürgschaft dafür die Vereinigung der beiderseitig aufgetretenen Interessenten erscheinen; dass in dieser Voraussetzung der König geneigt sei, der sich bildenden einen Gesellschaft eine Konzession für die Dampfschifffahrt auf dem Main von Bamberg bis zur baierischen Grenze auf längere Jahre zu bewilligen, auch wegen Ausdehnung dieser Konzession auf die übrige Stromstrecke bei den betreffenden Regierungen das Nöthige zu veranlassen, überhaupt der zu konzessionirenden Gesellschaft angemessenen Schutz gegen unstatthafte Konkurrenz zu gewähren."

Durch diesen ebenso weisen als erfreulichen Ausspruch war der Grundpfeiler des Werkes gelegt; um es jedoch in seiner Ausbildung zu sichern und zu fördern, wurde in demselben Ministerialreskripte weiter eröffnet, dass:

„zur Herbeiführung der Vereinigung aller bis dahin an die Spitze getretenen Interessenten Seine Majestät der König es angemessen finde, dass eine Zusammenkunft derselben unter Vorsitz und Leitung des hierzu als Königlichen Kommissär Allerhöchst ernannten Königl. Regierungspräsidenten von Oberfranken, Freiherrn von Andrian, veranstaltet werde, bei welcher derselbe der Versammlung die geeignete Eröffnung nach den Allerhöchst bezeichneten Direktiven zu machen habe, mit der Aufforderung, unter Zugrundelegung und genauer Beachtung dieser Direktiven die Statuten der Gesellschaft in Berathung zu ziehen und vorläufig zu entwerfen, um solche sodann mit Gutachten der weiteren Allerhöchsten Beschlussfassung unterstellen zu können."

Der genannte Kommissär berief die Betheiligten für den Allerhöchst angeordneten Zweck zu einer Versammlung auf den 10. Dez. 1839 nach Bayreuth. Ihr erster, an die Spitze ihrer Arbeiten gestellter Beschluss war, dass sämmtliche Interessenten sich für die Bildung einer Gesellschaft zur Errichtung der Dampfschifffahrt auf dem Main vereinigen, dass nur eine solche Gesellschaft bestehen, diese Schifffahrt ihren Anfang zu Bamberg nehmen müsse, und sich bis Frankfurt und Mainz zu erstrecken habe. Sie verfasste hierauf den Entwurf der Statuten dieser Gesellschaft nebst den Motiven dazu, so wie eine besondere Vorstellung mit den für die Ausführung des Unternehmens dienlichen Anträgen und Wünschen, und bildete sich endlich auf Verlangen des Königl. Kommissärs in ein provisorisches Komité zur ferneren Leitung der Sache.

Diese Arbeiten erfreuten sich der beifälligen Würdigung des Königs von Baiern. Denn nachdem während der Zeit von noch mehreren Mainstädten Anträge wegen Einführung der Main-Dampfschifffahrt auf offiziellem Wege eingekommen waren, wurde durch Reskripte des Königl. Ministeriums des Innern vom 14., 20. und 29. Mai 1841, mit Bezugnahme auf die ausgesprochene Absicht des Königs, die Einrichtung der Dampfschifffahrt auf dem Main zum Gegenstande ganz besonderer Aufmerksamkeit zu machen, dem Präsidium der Königl. baierischen Regierung von Unterfranken aufgetragen, unverzüglich einen Zusammentritt aller Betheiligten am Mainstrome in Würzburg zu veranlassen:

„zum Zwecke der Feststellung des Unternehmens, Entwerfung eines Prospektus, Einladung zur Aktienzeichnung nach den angedeuteten Direktiven und im angemessenen Betheiligungsverhältnisse der baierischen und der auswärtigen Main-Handlungsplätze, Bildung des provisorischen Komité, Fertigung resp. Umarbeitung des Entwurfes der Gesellschafts-Statuten, welcher nach eingeholter vorläufiger Genehmigung hiernächst der Generalversammlung zur definitiven Annahme und Konstituirung vorgelegt werden, und auf dessen Vorlage alsdann die förmliche allerhöchste Konzessionirung der zu veröffentlichenden Satzungen erfolgen sollte."

Das Resultat der Berathungen dieser am 14. Juni 1841 zu Würzburg gehaltenen Versammlung war:

1) Das einstimmige Anerkenntniss, dass die Dampfschifffahrt auf dem Main, wenn auch an einzelnen Stellen erschwert, dennoch auf dem ganzen Stromlaufe von Bamberg bis Mainz für Personen- und Waarentransport jedenfalls und zwar schon bis zum Frühjahre 1842 ausführbar sei, wenn nach den vorliegenden Anträgen der Königl. Regierungs-Bau-Beamten die noch erforderlichen Korrektionen des Strombettes und Aenderungen an einigen Flussbauten bewirkt würden und wenn die Königl. Baierische Regierung Verwendung dahin eintreten lasse, dass auch in den Gebieten der andern Mainuferstaaten die für die gesammte Schifffahrt längst so nothwendige und gewünschte Korrektion des Flusses vorgenommen würde; 2) das eben so einstimmige Anerkenntniss, dass die Ein- und Ausführung der Dampfschifffahrt auf dem Main, wie in technischer Hinsicht möglich, so auch in finanzieller Hinsicht ein gewinnbringendes, jedenfalls unbedenklich ein solides, das darauf zu verwendende Kapital nicht gefährdendes Unternehmen sei; 3) ferner der einhellige Beschluss, dass demzufolge eine Aktien-Gesellschaft für Herstellung desselben unverweilt gebildet werden sollte, und zwar 4) mit Zugrundelegung der nach Maassgabe der Allerhöchsten Direktiven und früher schon berathenen Statuten neuerdings zu entwerfenden Satzungen, dann 5) mit einer für die Gesellschaft und deren Statuten einzuholenden Allerhöchsten Ge-

nehmigung und förmlichen Konzessionirung, wobei 6) in Voraussetzung derselben schon jetzt das Gesellschafts-Kapital auf 500000 fl. anzunehmen und dafür die Unterzeichnung nach einem desfalls zu bestimmenden Plane zu eröffnen sei. 7) Gleichfalls wurde der Entwurf der Gesellschaftssatzungen selbst, dann ein Prospektus für die beabsichtigte Main-Dampfschifffahrt von Bamberg bis Mainz zu Stande gebracht, und sodann noch 8) beschlossen, bis zum Zusammentritte der ersten Generalversammlung ein provisorisches Komité zu erwählen.

Die Wahl desselben fand hiernächst mit der Bestimmung Statt, dass dabei die vorzüglichsten Handelsplätze des baierischen Maingebietes zu berücksichtigen seien, und dass es seinen Sitz zu Würzburg haben solle.

Vom Komité wurden hierauf Abgeordnete zum Aukaufe von Dampfbooten und zur Erholung aller Aufschlüsse über Fluss-Dampfschifffahrt abgesendet; zugleich verfügte dasselbe den Druck des Entwurfes der Statuten und des Prospektus und die Eröffnung der Aktienzeichnung. Die Subskription von Aktien fand gleich anfangs guten Fortgang und die Theilnahme zeigte sich überall so werkthätig, dass in kurzer Zeit das für den Anfang des Betriebes erforderlich gehaltene Aktien-Kapital von 350000 fl. in 1400 Aktien zu 250 fl. aufgebracht wurde und am 16. und 17. Nov. 1841 eine Generalversammlung sämmtlicher Aktionäre in Würzburg gehalten werden konnte. — In dieser wurde der Verwaltungsrath so wie die Direktion erwählt, und alle diejenigen Anordnungen getroffen, welche für den baldigen Beginn des Unternehmens förderlich erschienen. Zugleich erklärte sich die Versammlung mit baldigster Vornahme einer Probefahrt einverstanden, welche das provisorische Komité mit einem durch die Dampfschifffahrts-Gesellschaft der obern Mosel ihr dazu zur Verfügung gestellten Dampfboote bereits eingeleitet hatte. Als es sich nun durch die im Dez. 1841 mit dem Dampfschiff „la Jeanne d'Arc“ angestellte Fahrt herausstellte, dass die Beschiffung des Mains von seiner Mündung in den Rhein bis zum Anfang seiner Schiffbarkeit und bis zur Mündung des Ludwigskanals möglich sei, ergingen die Vorlagen und Anträge an die resp. Regierungen zur Erlangung der definitiven Bestätigung und Konzessionirung der Gesellschaft und ihrer bisherigen Verhandlungen. — Durch Reskript vom 9. Febr. 1842 ertheilte hierauf der König von Baiern der Gesellschaft: „in Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens die erbetene Konzession zur Einführung und Betreibung einer regelmässigen Dampfschifffahrt auf dem Main für den Zeitraum von 50 Jahren vom 21. März 1842 an gerechnet; ausdrücklich mit der Bedingung, dass die Dampfschifffahrt binnen der ersten drei Jahre wirklich eröffnet und in regelmässigen Betrieb gesetzt werden müsse, — bezüglich der Main-Korrektion, und der Abänderung einiger Brückenjoche und

Wehr-Durchlässe, der Erlassung einer Schifffahrts-Ordnung für den Main und der Verwendung für die gleichmässige Konzessionirung der Gesellschaft von Seiten der übrigen Main-Uferstaaten, mit dem Beisatze, dass von den betreffenden Ministerien unverweilt die erforderlichen Einleitungen und Verfügungen würden getroffen werden.

Von der nassauischen Landesregierung wurde die nachgesuchte Konzession durch Reskript vom 14. Mai ebenfalls auf 50 Jahre ertheilt, unter Bestimmung eines Haupt-Agentur-Bureaus in Höchst; von dem Kurfürstlich Hessischen Ministerium des Innern erfolgte mittelst Reskripts vom 28. Mai die vorläufige Zulassung der Gesellschaft auf dem jenseitigen Mainstrom-Gebiete, mit Bezeichnung des Haupt-Agentur-Bureaus zu Hanau; die freie Stadt Frankfurt verlieh der Gesellschaft die erbetene Bewilligung durch Rathsdekret vom 31. Mai, ohne nähere Zeitbestimmung, unter der Bedingung der Errichtung einer Agentur zu Frankfurt, und die Grossherzoglich Hessische Regierung gewährte ihr dieselbe durch unmittelbares Reskript des Grossherzogs vom 12. Juli 1842 auf die Dauer von 12 Jahren ohne Kanon. Von der Grossherzoglich Badischen Regierung erfolgte die Eröffnung, dass der Gesellschaft die Beschiffung ihres Stromgebietes unbehindert sei. Sämmtliche Bewilligungspatente dieser Staaten setzten noch fest, dass in ihren Gebieten die Gesellschaft deren Gesetzen, Polizeibehörden und Gerichten unterworfen sei, und von Königl. Baierischer, Kurfürstl. und Grossherzl. Hessischer Seite wurde bestimmt, dass kein Eingriff in die Postrechte geschehen dürfe, und die Schiffe die Brief- und Zeitungspackete unentgeltlich, die Postwagenstücke gegen das posttarifmässige Porto befördern und einen sie begleitenden Postbedienten unentgeltlich an Bord zu nehmen haben. — Am 16. Juni 1842 begannen hierauf die beiden Boote „Ludwig und Verein“ ihre Fahrten, der äusserst niedere Wasserstand erlaubte jedoch gleich anfangs nicht die Zurücklegung der Fahrt zwischen Aschaffenburg und Mainz hin und her in einem Tage, weshalb man die Boote zum regelmässigen Dienst zwischen Würzburg und Frankfurt verwendete. Der immermehr zurückweichende, ganz abnorme Wasserstand des Mains (er war einmal sogar 5 Z. unter dem bekannten Null des neuen Pegels zu Würzburg,) vermehrte aber die Schwierigkeiten, besonders bei den Thalfahrten so, dass zuerst die Fahrten mit dem einen Boote, alsdann auch mit dem anderen eingestellt und die Dampfboote an andere Gesellschaften zur Benutzung auf dem Rheine vermiethet werden mussten. Dieser ungünstige Umstand gestattete daher nur einen sehr geringen Betrieb im J. 1842, er erkaltete jedoch den Eifer und die Bemühungen der Direktion, so wie der Gesellschaft nicht, indem beide das Unternehmen zweckvoll weiter förderten. Im Laufe des J. 1843 wurde die Anzahl der Schiffe auf 6 gebracht; und diese noch im J. 1844 um 1 vermehrt, so dass in dem letzteren Zeitraume im Ganzen 7 Dampfboote den regelmässigen Dienst

versahen. Wenn nun auch in den letzteren Jahren der Wasserstand des Mains nicht so nachtheilig auf die Befahrung desselben eingewirkt hat, als im J. 1842, so wäre es doch sehr wünschenswerth, dass die angefangenen Korrektionsarbeiten von den betheiligten Regierungen mit noch grösserer Energie als bisher betrieben würden, damit das für Handel und Verkehr so einflussreiche Beginnen rasch seinem Erblühen entgegen geführt werde.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Die Aktien-Gesellschaft ist zur Errichtung und zum Betriebe der Dampfschifffahrt auf dem Maine von Bamberg bis Mainz für den Transport von Personen und Gütern gebildet, und ist zugleich auch berechtigt, von Lichterschiffen, so wie von allen im Laufe der Zeit sich ergebenden Hülfsmitteln der fortschaffenden Mechanik, Gebrauch zu machen. 2) Der Sitz der Gesellschaft, der Mittelpunkt ihres Geschäftsbetriebes und ihrer Verwaltung, dann ihr gesetzlicher Gerichtsstand ist in der Stadt Würzburg. 3) Die Gesellschaft ist als gemeinnützige Anstalt unter den besonderen Schutz der Königl. Baierischen Regierung gestellt, und hat in Baiern das Gesetz vom 17. Nov. 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, anzusprechen. Sie kann an allen ihr geeignet scheinenden Orten Landungsplätze und Stationen errichten, auch Geschäftsführer bestellen. 4) Das Kapital der Gesellschaft zur Erreichung ihres Zweckes ist vorläufig auf 500000 fl. angenommen und durch 2000 Aktien, jede zu 250 fl., ermittelt. 5) Dividenden werden durch die Generalversammlung aus dem reinen Gewinn der Gesellschaft bestimmt, nachdem ein entsprechender Reservefonds für etwaige ausserordentliche oder unvorhergesehene Ausgaben zuerst in Abzug gebracht ist. 6) Die Dauer der Gesellschaft ist auf 50 Jahre festgesetzt, eine frühere Auflösung derselben oder eine Abänderung ihrer Statuten kann nur dann Statt finden, wenn wenigstens drei Viertheile der in einer besonders hierzu von dem Verwaltungsrathe berufenen Generalversammlung persönlich anwesenden oder durch Bevollmächtigte vertretenen Aktionäre dieselben beschliessen. Zu allen Abänderungen der Gesellschaftsstatuten ist die Genehmigung der Königl. Baierischen Regierung nothwendig. 7) Die Königl. Baierische Regierung ernennt zur Wahrung der öffentlichen Interessen einen Königl. Kommissär bei der Gesellschaft, und überzeugt sich durch diesen von der steten Festhaltung der statutenmässigen Bestimmungen. Zu diesem Behufe ist derselbe ermächtigt, von allen Verhandlungen Einsicht zu nehmen und den Sitzungen der Generalversammlung und des Verwaltungsrathes, wozu er jedesmal eingeladen werden muss, beizuwohnen. 8) Eine Generalversammlung der Aktionäre findet alljährlich innerhalb der ersten vier Monate des Jahres Statt, nachdem vier

Wochen vorher die Einladung dazu mit Bestimmung des Versammlungsortes vom Verwaltungsrathe durch näher bezeichnete öffentliche Blätter erlassen ist. Eine nach Beschluss des Verwaltungsrathes zu berufende ausserordentliche Generalversammlung wird auf gleiche Weise ausgeschrieben. 9) In der Generalversammlung giebt jede Aktie das Recht zu einer Stimme; abwesende Aktionäre können sich durch persönlich Anwesende vertreten lassen. Mehr als 24 Stimmen kann jedoch ein einzelner Aktionär für sich und als Bevollmächtigter nicht führen. 10) Der Verwaltungsrath besteht aus 20 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern. Sowohl von jenen, als von diesen sollen 14 aus der Zahl der baierischen und 6 aus der Zahl der auswärtigen Aktionäre gewählt werden. Unter den 14 baierischen Mitgliedern und deren Stellvertretern müssen je 2 von Bamberg, 1 von Schweinfurt, 1 von Kitzingen, 1 von Marktstett, 1 von Marktbreit, 2 von Würzburg, 1 von Aschaffenburg sein, falls aus diesen Städten die hierzu erforderliche Anzahl von wählbaren Aktionären bei der Generalversammlung, in welcher die Wahl Statt findet, persönlich oder durch Bevollmächtigte anwesend ist. Ebenso müssen in derselben Voraussetzung unter den 6 auswärtigen Mitgliedern und deren Stellvertretern je 1 von Mainz, 1 von Höchst, 1 von Frankfurt, 1 von Offenbach, 1 von Hanau und 1 von Wertheim sein. Die übrigen inländischen und resp. auswärtigen Mitglieder und deren Stellvertreter können ohne Rücksicht auf ihren Wohnort frei aus allen Aktionären des Inlandes und resp. Auslandes erwählt werden. Die Wahl geschieht durch die Generalversammlung nach relativer Stimmenmehrheit immer auf 2 Jahre. Bei Gleichheit der Stimmen entscheidet das Loos. Jeder Gewählte muss wenigstens 4 Aktien besitzen, welche während der Dauer seines Amtes mittelst eines darauf anzubringenden Stempels ausser Kurs gesetzt werden. Der Vorstand des Verwaltungsrathes ist der Präsident, welchen derselbe jährlich aus seiner Mitte wählt. 11) Die Direktion, welche ihre Sitzungen regelmässig in Würzburg hält, besteht aus 4 Direktoren, eben so vielen Stellvertretern und einem ausführenden Sekretair. Die Direktoren und ihre Stellvertreter werden durch den Verwaltungsrath mit Uebereinstimmung von wenigstens 2 Drittheilen seiner bei der Wahl anwesenden Mitglieder aus der Zahl der Aktionäre gewählt. Die Gewählten müssen gleichfalls wenigstens vier Aktien besitzen, rücksichtlich welcher die für den Verwaltungsrath bestimmte Verfügung eintritt. Die Entschädigung der Mitglieder der Direktion aus der Gesellschaftskasse wird von der Generalversammlung bestimmt. Jedes Jahr tritt nach dem Dienstalter, oder, bei dessen Gleichheit, nach dem Loose, ein Mitglied der Direktion aus und wird durch eine neue Wahl ersetzt, wobei dasselbe wieder wählbar ist.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Am Schlusse des Jahres 1844 war die Gesellschaft im Besitze von 7 Dampfbooten; diese hatten nachstehende Abmessungen und Pferdekraft und waren aus folgenden Fabriken bezogen:

Name.	Fabrik.	Länge. Fuss.	Breite. Fuss.	Tiefgang. Fuss.	Pferdekraft.	Bemerkung.
Verein	Cochot Père in Par.	132	23	19½	26	
Ludwig	Derselbe.	129	23	18	22	
Therese	Penn in Greenwich.	150	25	16	38	Dieses Boot allein hat zwei Zylinder.
Grossh. v. Hessen	Gâche in Nantes.	138	22	14	22	
Friedrich Wilhelm	Derselbe.	138	22	14	22	
Maximilian.	Derselbe.	138	19½	14	22	Wurde so schmal für den Obermain geb.
Leopold	Johann Cockerill in Seraing.	144	23	15½	25	

Die bisher gewonnenen Erfahrungen weisen alle dahin, dass für die Fahrten auf dem Maine möglichst leichte Dampfboote mit geringem Tiefgange die zweckmässigsten sind; es haben sich deshalb auch die von Gâche am besten bewährt. Wenn hierdurch der Dienst vervollständigt, die Möglichkeit zur Einrichtung von Lokalfahrten, namentlich zwischen Aschaffenburg, Hanau, Offenbach, Frankfurt und Mainz, gegeben, die Regelmässigkeit und Stabilität des Betriebes gesichert ist, so lässt sich auch mit der Zeit eine entsprechende Rentabilität nicht bezweifeln.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der Dienst auf dem Obermain bestand im J. 1844 nur einige Monate zwischen Bamberg und Schweinfurt, und ging das Boot täglich von Bamberg um 6 Uhr früh, von Schweinfurt um 11 Uhr Vormittags ab. Da die Fahrten jedoch nicht rentirten, so wurden sie eingestellt.

Auf dem Untermain fanden täglich folgende Fahrten Statt:

a) zu Thal.

Von	nach	Vormittag.	Nachmittag.	bis Frankfurt.		bis Mainz.		
				I. Pl.	II. Pl.	I. Pl.	II. Pl.	
				fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	
Würzburg . .	Frankfurt	5½ —		6 —	4 —	6 48	4 30	
Karlstadt . . .	-	7 —		5 —	3 20	5 48	3 30	
Gemünden . .	-	7¾ —		4 25	2 57	5 13	3 27	
Lohr		8½ —		4 6	2 45	4 54	3 15	
Wertheim . . .	-	11 —		4 —	2 40	4 48	3 10	
Miltenberg . .	-	—	1	3 10	2 7	3 58	2 37	
Aschaffenburg	-	—	3½	1 36	1 4	2 24	1 34	
	Mainz	6 —						eine Lo-
Hanau	Frankfurt	—	5	— 30	— 24	1 18	= 50	kalfahrt.
	u. Mainz	7½ —						eine Lo-
Frankfurt . . .	Mainz	8½		48	— 30			kalfahrt.

b) zu Berg.

Von	nach	früh.	Nachmittag.	I. Platz.	II. Platz.	
				fl. kr.	fl. kr.	
Mainz	Frankfurt . . .	11	—	— 42	— 24	
-	Aschaffenburg	11	—	1 36	1 4	
Frankfurt	Wertheim . . .	5½	—	2 42	1 48	
-	Aschaffenburg	—	2½	1 6	— 44	
Offenbach	-	—	3	1 3	— 42	
-	Wertheim . . .	6	—	2 32	1 42	
Hanau	-	7½	—	2 20	1 30	
	Aschaffenburg	—	4½	— 48	— 32	
Aschaffenburg . .	Wertheim . . .	10½	—	1 36	1 4	
Miltenberg	-	—	2½	— 54	— 36	
Wertheim	Würzburg . . .	5½	—	1 36	1 4	am 2.
Lohr	-	[illegible]	—	1 20	— 54	Tag zu
Gemünden	-	11	—	1 4	— 43	Berg.
Karlstadt	-	12	—	— 40	— 27	

50 ℔. Gepäck sind frei.

Bemerkungen.

1) Die Passagiere dürfen keine Effekten mit in die grosse Kajüte nehmen. Grosse Effekten-Kolli werden auf dem Verdecke untergebracht; für kleinere Handpackete, als: Mäntel, Regenschirme u. s. w. soll möglichst Unterkommen in den Zimmern beschafft werden. Jene nimmt der Kapitain wahr, diese werden den Kellnern überantwortet. — 2) Für mitgebrachte Hunde wird die Hälfte vom Preise des zweiten Platzes bezahlt, und müssen solche nach Anleitung des Kapitains auf dem Verdecke befestigt werden. 3) Es ist den Passagieren nicht erlaubt, Waaren an Bord zu bringen, welche nicht Tages vorher deklarirt worden sind; in keinem Falle dürfen Gegenstände an Bord gebracht werden, welche Gefahr herbeiführen können, als: Pulver, Vitriolöl, Salzgeist u. s. w., oder die durch ihren Schmutz oder ihre Ausdünstung der Gesellschaft unangenehm werden, als: Kienruss, Bettfedern, Assa foetida, Leimleder, Limburger Käse, alte Kleiderlumpen u. s. w. — Solche Gegenstände, die gefährlich werden können, soll der Kapitain im Entdeckungsfalle und nachdem der mitführende Passagier von der Maassregel unterrichtet worden, baldmöglichst vom Schiffe entfernen. 4) Die Passagiere des 3. Platzes dürfen sich nicht von demselben entfernen; die Passagiere des 2. Platzes dürfen sich nur von demselben entfernen, um sich auf den 3. Platz zu begeben; die Passagiere des 1. Platzes haben das Recht, sich auf alle Plätze zu begeben. Der Raum auf dem Verdecke gehört überall demjenigen Platze an, über welchem er sich befindet. 5) Wenn Passagiere ihre Plätze zu verbessern gedenken, d. h. wenn z. B. ein Passagier vom 2. Platze auf den 1. Platz überzugeben verlangt, so muss er sich deshalb an den Kapitain wenden, welcher die Differenzzahlung annimmt, und darüber ein neues Billet ertheilt. Diese Verbesserungen können jedoch nur für die ganze übrige Strecke Statt finden, welche das Billet noch zu durchlaufen hat. 6) Passagiere, welche die zuerst gewählte Distanz zu verlängern gedenken, haben sich wegen der weiteren Billets an den Kapitain zu wenden. Passagiere des dritten Platzes können denselben nicht mehr gegen bessere vertauschen, gleichwohl können sie gegen angemessene Zahlung die Distanz verlängern, wenn der Kapitain nicht, aus bewegenden Ursachen, dies verweigern zu müssen glaubt. 7) Passagiere, welche den Pavillon zu miethen gesonnen sind, können denselben nur dann erhalten, wenn er noch frei ist. 8) In den Räumen des ersten Platzes darf gar nicht geraucht werden; in dem innern Raume des 2. Platzes, so wie auf dem Verdeck nur mit gedeckelter Pfeife. 9) Alle Hazardspiele sind auf den Dampfschiffen untersagt; dagegen stehen eine Anzahl Schach- und Damenbretter und Dominospiele zur Verfügung der Passagiere; auch werden auf Verlangen gegen besondere Zahlung Karten zu Gesellschaftspielen

verabreicht. — Die auf den Dampfschiffen vorhandenen Journale und Zeitschriften stehen den Passagieren des ersten Platzes während der Reise zur Verfügung, indessen wird streng auf richtige Zurückgabe derselben gesehen werden. 10) Passagiere, welche Gegenstände mit sich führen, die an den Grenzzollämtern deklarirt werden müssen, können dieserhalb von den Kapitainen die erforderliche Auskunft erhalten; die Verwaltung ist nicht nur nicht verantwortlich für alle Unannehmlichkeiten, welche für die Passagiere aus einer Vernachlässigung in dieser Hinsicht entstehen könnten, sondern sie wird die betreffenden Passagiere vielmehr zum Ersatz für allen Schaden und Aufenthalt anhalten, der für die Verwaltung daraus entspringen würde. 11) Die Passagiere sind gehalten, ihre Effekten bei Zeiten, vor der Ankunft an einem Bestimmungsorte, bereit zu halten, damit sie ohne Zeitverlust ans Land steigen können; der Kapitain wird sie zu dem Ende so viel als möglich von der nahen Ankunft in Kenntniss setzen.

Güter-Frachten.

pro Zollzentner. (Incl. sämmtlicher Zölle.)

Von und nach	Mainz.	Höchst.	Frankfurt u. Offenbach.	Hanau.	Aschaffenburg.	Miltenberg.	Wertheim.	Lohr und Gemünden.	Würzburg.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Mainz	—	16	16	30	36	45	54	60	72
Höchst	16	—	16	30	30	39	48	60	60
Frankfurt u. Offenbach	16	16	—	18	24	33	42	54	60
Hanau	30	30	18	—	20	28	36	48	48
Aschaffenburg	36	30	24	20	—	20	28	40	42
Miltenberg	45	39	33	28	20	—	18	30	32
Wertheim	54	48	42	36	28	18	—	20	24
Lohr und Gemünden	60	60	54	48	40	30	20	—	18
Würzburg	72	60	60	48	42	32	24	18	—

Einzelne Kolli unter ½ Ztr. zahlen für ½ Ztr.
- - über ½ bis ¾ Ztr. zahlen für ¾ Ztr.
- - - ¾ - 1 - - - 1 -

Das Minimum der Frachten einzelner Kolli ist 12 Kreuzer.

Zwischenorte zahlen die höhern Preise des nächstgenommenen Platzes.

Besonders voluminöse Kolli, feuergefährliche Waaren und Flüssigkeiten werden nicht geladen, ausser letztere, wenn sie in Flaschen und diese in Kisten verpackt sind.

Die Verladung der Waaren erfolgt nach der Reihenfolge der Uebergabe und der darauf sich gründenden Nummernstufe der Konnaissements.

Lieferzeit wird nicht gemeldet, aber dem Versender es bekannt gemacht, wenn die Verladung sich über 3 bis 4 Tage verzögert, und es steht die Rücknahme frei.

Die Ein- und Ausladungskosten sind in vorstehenden Frachten inbegriffen.

Die Frachtbriefe oder Konnaissements können und dürfen nur auf Stationsorte am Main adressirt sein.

Geldfrachten.

Zwischen Würzburg und Frankfurt bis zu 100 fl. à 15 kr. pro Kolli.

Ueber 100 fl. bis zu 1000 fl. à 12 kr. pro 100 fl.
- 1000 - à 10 kr. pro 100 fl.

Von Mainz mit Zuschlag von ½ pro mille.

Zwischen Würzburg und Wertheim, Miltenberg, und zwischen Wertheim, Miltenberg und Frankfurt bis zu 100 fl. à 12 kr. pro Kolli.

Ueber 100 fl. bis 1000 fl. à 8 m. pro 100 fl.
- 1000 fl. à 6 kr. pro 100 fl. —

Zwischen Frankfurt à ½ pro mille.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens.

Die Erträgnisse der wenigen und kurzen regelmässigen Fahrten im Dienstjahre 1842 waren, wenn auch nicht glänzend doch befriedigend und für die Zukunft ein bedeutungsvoller Anhaltspunkt. Das Dampfboot „Ludwig“ lieferte mit seinen regelmässigen Fahrten einen Durchschnittsertrag von 105 fl. 43¾ kr.; der „Verein“ einen von 63 fl. 55 kr. täglich. Im Ganzen betrug die Einnahme der Agenturen für Fahrgelder, einschliesslich der Miethgelder für beide Dampfschiffe — 9751 fl. 44 kr. Der Dienst im J. 1843 begann am 1. März mit den drei Dampfbooten „Ludwig“, „Verein“ und „Leopold“ zwischen Würzburg und Frankfurt. Am 28. April kam die „Therese“ dazu, und man hoffte damit die Fahrten bis Mainz auszudehnen, allein dieses Schiff zeigte alsbald Fehler, welche es bis 1. Juli unbrauchbar machten.

Von da bis 23. August dehnten sich die Reisen bis Mainz aus, an diesem Tage sank der „Leopold“, und musste man solche wieder aufgeben. Den Obermain zwischen Bamberg und Schweinfurt befuhr der „Maximilian“ vom 9. Juli bis 25. August; die Havarie des „Leopold“ veranlasste nun, dieses Boot aushülflich für den Untermain zu verwenden.

Die Reisen, welche die einzelnen Boote im J. 1843 machten, waren folgende:

Ludwig	ganze	Fahrten,	64	Lokalfahrten	in	204	Diensttagen.
Verein	-	63	-	31	-	-	249	-
Leopold	-	57	-	6	-	-	180	-
Therese	-	17	-	12	-	-	73	-
Cochot III.	-	5	-	-	-	-	15	-
Maximilian	-	40	-			-		
auf dem Obermain						-	78	-
auf dem Untermain		23	-	9		-		
Im Ganzen		271	Fahrten,	67	Lokalfahrten		804	Diensttage.

Die Unterbrechungen des Fahrt-Dienstes, durch die erwähnten Unfälle erzeugt, betrugen bei dem „Ludwig“ 32, bei dem „Verein“ 15, bei dem „Leopold“ 96, bei der „Therese“ 72 und bei dem „Maximilian“ 10, im Ganzen 225 Tage, welche, ohne Einnahme verlaufend, dem Dienste gänzlich verloren gingen. Dessenungeachtet wurden mittelst jener 271 Hauptreisen und 67 Lokalfahrten befördert 63732 Personen, 15981 Zoll-Ztr. Güter, 40 Wagen und 212 Hunde, wovon die Bruttoeinnahme 98908 fl. 26 kr. betrug und die Mainzölle auf 1814 fl. 12 kr. sich entzifferten. Dieser Transport, welcher einen Kohlenverbrauch von 40735 Ztr. 85 ℔. erforderte, vertheilte sich auf die einzelnen Monate, wie folgt:

Monat.	Personen-Zahl.	Personen-Ertrag. fl.	kr.	Zentner-Zahl. Ztr.	℔.	Güter-Ertrag. fl.	kr.
März	5434	5912	1	1453	82	1830	33
April	6171	8297	1	1613	37	1990	17
Mai.	5803	7831	30	1534	33	1669	16
Juni	5499	11131	59	1654	24	1674	32
Juli	13495	16081	58	1930	51	2507	23
August	11265	17350	3	3244	94	2564	29
September	6960	10227	40	1875	67	1822	46
Oktober	3448	3653	8	1454	50	1394	48
November	1497	1142	56	1169	97	1825	45
Zusammen	63572	81628	36	15931	35	17279	50

Die Bilanz des Rechnungszustandes stellte sich bis Ende Dez. 1843, wie nachstehend:

Einnahme:

Inventarwerth am 1. März 1843	153570	fl.	44 kr.
Kassabestand am nämlichen Tage	63510	-	27 -
Einzahlung auf 1622 Aktien am 13. März 1843	79045	-	— -
Personengelder netto	80284	-	52 -
Güterfrachten netto	14134	-	37 -
Vergütung wegen verspäteter Lieferung der Boote:			
Von Gâche 3600 Franks	1685	-	— -
Von Cochot	800	-	— -
Von Cockerill 3000 Fr.	1400	-	— -
Zinsen von den angelegten Kassenbeständen .	2104	-	23 -
Summa	396530	fl.	3 kr.

Ausgabe:

Für Kohlen	51033	fl.	23 kr.
- Schiffs-Requisite	6623	-	49 -
- Ankauf von Mobilien	5561	-	1 -
- Ankauf von Dampfbooten	87815	-	20 -
- Kähne, Bockschiffe	1190	-	5 -
- Immobilien, Hauskaufschilling	8556	-	37 -
- Administration, Regie, Besoldungen, Schiffsunterhaltung	55557	-	34 -
Summa	216337	fl.	38 kr.
Mithin Bestand am Schlusse des J. 1843 . . .	180192	fl.	5 kr.

In diesem Bestande ist der Zugang zum Inventar, also zum Stammvermögen der Gesellschaft, welcher sich aus den in der Geld-Ausgabe vorkommenden Ankäufen ergiebt, so wie der Betrag der Aktiv-Aussenstände für diese Rechnungsperiode, z. B. die Ersatzforderung für die Beschädigung des „Leopold," nicht begriffen. Beiläufig berechnete sich das gesammte Inventar resp. Vermögen, bis Ende Dez. 1843 auf 308000 fl. Dazu gehörten: fünf Dampfschiffe, vollständige Einrichtung und Vorräthe dafür an Requisiten und Mobiliar, Landebrücken, Kohlenvorräthe 24850 Zollztr., — und Realitäten zu Würzburg, Haus, Werkstätten, Magazine, Agenturgebäude, — Lohr, Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Offenbach, Frankfurt, Mainz.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Haupt-Stationen, Gasthöfe:

α) Würzburg, mit 28000 Ew.; 3 Schaumweinfabriken, Tabaks-, Zucker-, chirurgische Instrumente-, Messer-, Karten-, Kartonnage-, Leder-, Bier- Fabrikation, Hammerwerk; berühmter Weinbau (Steinwein, Leistenwein); lebhafte Schifffahrt und Handel. Sehenswerth: Veste Marienburg mit schöner Aussicht, Zeughaus, deutsches Haus, St. Burkards-

Kirche, Mainbrücke 603 Fuss lang, Dom mit vielen Monumenten, Kirche zum neuen Münster, Marienkapelle, Hospital (6 Mill. Fl. Vermögen), Stiftskirche, Residenz (Kaisersaal, Schlosskeller, Hofgarten), orthopädisches Institut, Universität mit 477 Studierenden und ihren vielen Sammlungen, Synagoge; Privat-, Gemälde-, Münz-, Waffen-Sammlungen; Franziskaner-, Karmeliten-, Diskalzeaten- (Reuerer), Augustiner-, Urselinerinnen-Klöster. Gasthöfe: Adler, Deutscher Hof, Russischer Hof, Kronprinz, Schwan, Wittelsbacher Hof. — In der Nähe die berühmte Fabrik von Druckmaschinen zu Ober-Zell.

b) Karlstadt, 7 St. thalwärs, 2200 Ew.; Wein-, Obst-, Gemüse-Bau, Lederfabrikation. Sehenswerth: Kapuzinerkloster, Pfarrkirche.

c) Gemünden, 4 St. thalwärts, rechts, 1600 Ew.; Lohe-, Glas-, Leder-Fabriken, Weinbau, Fischerei; Speditionshandel. Burg Scherenberg.

d) Lohr, 3½ Stunden weiter, rechts, vor einem Gebirgs-Halbkreise des Spessart, anmuthig belegen, 3800 Ew.; Eisenhämmer, Blechwalzwerk, Metallwaaren-, Papier-, Oel-, Gyps-, Leder-Fabrikation; Schiffbau, Schifffahrt, lebhafter Handel, namentlich mit Holz und Steinen. — Gasth.: Rose, Post, Krone.

e) Rotenfels, 2 St. weiter, 950 Ew., rechts; bedeutende Sandsteinbrüche, Holzhandel; Burg.

f) Mkt. Heidenfeld, links, mit schöner Mainbrücke, 2100 Ew.; Wein- und Obstbau; Leder-, Thonwaaren-, Gyps-, Holzwaaren-Verfertigung; Schifffahrt, Wein-, Holz-Handel.

g) Homburg, links, 800 Ew.; Obst-, Wallnuss-, Wein-Bau (Kallmuth); Thonwaaren-, Papier-, Salpeter-Verfertigung, Mühlsteinbruch. Schloss, schön belegen.

h) Wertheim (badensch), 8 St. weiter, links am Einflusse der Tauber, 3500 Ew.; Weinbau, Gyps-, Loh-, Säge-, Oel-, Pulver-Mühlen, Schifffahrt. Altes Schloss, eine der schönsten und schönstbelegenen Ruinen Deutschlands; Pfarrkirche, neues Schloss. Gasth.: Ochse, Krone, Löwe.

i) Prozelten, rechts, 1000 Ew.; Wein-, Obst-, Klee-Bau, Sandsteinbruch, Schiffbau, Holz- und Steinhandel. Burg gl. N.

k) Freudenberg, links, 1750 Ew., mit Ruine gl. N., in einer der schönsten Gegenden des Mainthals.

l) Miltenberg, links, 3100 Ew.; Wein-, Obst-Bau, Oel-, Schneide-, Loh-, Gyps-Mühlen, lebhafter Speditionshandel, namentlich mit Holz und Steinen, Schiffbau. Sehr anmuthige Umgebungen, üppig fruchtbares Thal mit dem Spessart rechts, dem Odenwald links; Burgruine. Gasth.: Engel, Anker, Löwe.

m) Klingenberg, rechts, 1150 Ew.; berühmter Wein; Hafnerthongruben, Steingutfabrik; Burgruine.

n) Obernburg, links, 1800 Ew., Weinbau, Oel-, Gypsmühle, Schifffahrt, Holzhandel. Gasth.: Adler, Ochs.

o) Aschaffenburg, rechts, 7500 Ew.; Fabriken in Buntpapier, Tabak, Weingeist, Steingut, Leim, Leder, Strohwaaren; Baumschule, Weinbau, Schiffbau, Schifffahrt, starker Handel, namentlich mit Holz. Sehenswerth: Schloss mit Sammlungen, Kapuzinerkloster, evangl. Fräuleinstift, Anlagen im schönen Thal bis zum Wildparke; Kirche zu St. Peter und Alexander. Gasth.: Freihof, Baierischer Hof, Goldner Adler, Regensburger Hof.

p) Seligenstadt (grossh. hessisch); links, zwischen Weingärten, 2700 Ew., Torfgräberei und Handel; vormal. Benediktiner-Abtei.

q) Hanau, rechts, am Einflusse der Kinzig, 15000 Ew.; Bijouterie-, Teppich-, Seiden-, Hut-, Tabak-, Wagen-, Platir-, Wollenwaaren-, Buntpapier-, Karten-, Oel-, Farbholz-Fabriken, Verfertigung von Schaumweinen; bedeutende Gewerbthätigkeit und lebhafter Handel mit Holz, Kolonialwaaren u. s. w. Sehenswerth: ausser jenen Fabriken, Rathhaus, Kirche der Neustadt, Schloss. Gasth.: Riese, Brauner Hirsch, Karlsberg.

r) Offenbach, 3½ St. weiter, links, 9800 Ew.; bedeutende Fabriken in Wagen, Zucker, Tabak, Kartonnagearbeiten, Maschinen, Twist, Strümpfen, lackirten Blechwaaren, Wachslichten, Tapeten; sehr lebhafter Verkehr durch die Fabriken und das Zusammentreffen der Wasser- und grossen Landstrassen. Sehenswerth: Haus der Familie Andre und die grossen Fabriken. — Gasth.: Goldner Hirsch, Darmstädter Hof, Engel.

s) Frankfurt a. M. und

t) Mainz zu suchen unter dem Abschnitt Taunus-Eisenbahn.

Der Main ist in gerader Richtung 34, mit seinen Krümmungen 60 Meilen lang; 40 Städte, 128 Marktflecken und grosse Dörfer, 184 kleinere Dörfer mit zusammen fast 400000 Ew. sind an seinen Ufern belegen; seine Breite ist bei der Mündung zwischen Bischofsheim und Kostheim 960 Fuss. Elf grössere Häfen mit Krahnen liegen am Maine, auf welchem mehr als 300 Schiffe von je über 1000 Ztr. Tragfähigkeit gehen. Hauptgegenstände des Verkehrs sind: zu Thal, Holz, Bausteine, Getreide, Erzeugnisse der Nürnberger und Fürther Fabriken; zu Berg: Kolonialwaaren, Steinkohlen, Mineralwasser, Rheinwein. Verbindung mit der Donau durch den grossartigen Ludwigs-Kanal von Kelheim bis Bamberg, 23½ Meile lang, 54 Fuss breit, 5 Fuss tief; mit 95 Schleusen, Dauer der Fahrt 5 Tage. Im J. 1840 sind an 10 Mill. Ztr. Waare auf dem Main verschifft; der Holzexport des Obermains hat etwa 1,000000 Fl. Werth; vom Spessart werden etwa 330000 Kubikfuss Eichenstammholz und 2½ Mill. Stück Wellen jährlich versandt.

I. Mosel-Dampfschifffahrt.

1. Geschichte des Unternehmens.

Die Mosel durchfliesst von Trier bis Koblenz einen durch das Zusammenrücken der Eifel und des Hundsrücks sehr gebirgigen Landstrich; in vielen, oft sehr scharfen Windungen strebt sie dem Rheine zu und hat so von Trier bis Koblenz eine Länge von fast 50 Stunden, während der Landweg dahin auf einer guten Poststrasse nur etwa halb so viel beträgt. Die Poststrasse nach Koblenz geht über die Höhen des Eifelgebirges, berührt nur sehr wenige Orte in einer auf den Höhen rauhen und öden Gegend. Der Weg wird zur Post in der Regel in 15 bis 16 Stunden zurückgelegt. — Der Wasserweg berührt dagegen an 130 freundliche Orte, worunter ausser Trier und Koblenz vier Städte (Berncastel, Trarbach, Zell und Cochem); das Moselthal selbst gehört zu den schönsten Gegenden Deutschlands, seine malerisch gelegenen Dörfer, Burgen und Schlösser, so wie die schönen rebenbekränzten Berge dürfen gegen die schönsten Parthien des Rheines den Vergleich aushalten. Aus diesen Gründen war denn schon von jeher die Mosel das Reiseziel derjenigen Verehrer der schönen Natur, die den Weg dahin zu Fusse, oder in einem ärmlichen Kahn nicht scheuten, denn längs der Mosel führt nirgends (oder doch nur auf einzelnen kurzen Strecken) eine Fahrstrasse. Es konnte nicht ausbleiben, dass bei dem Fortschreiten der Dampfschifffahrt auf dem Rheine man daran denken musste, die Mosel den fremden Reisenden annehmlich zu machen, und so entstand im J. 1830 ein Institut der sogenannten Wasser-Diligencen oder Eiljachten. In kleinen, von Pferden (mit Relais) gezogenen, im Innern ziemlich artig ausgestatteten Schiffchen machte man den Weg nach Koblenz in zwei und aufwärts in drei Tagen. Da aber bei den immer gesteigerten Ansprüchen an Schnelligkeit in der Beförderung, Eleganz und Bequemlichkeit, dieses Transportmittel nicht ausreichte, so brachte man im J. 1838 zu Trier das Projekt, die Mosel mit Dampfschiffen zu befahren, in Anregung. Es wurde vielseitig, selbst von den erfahrensten Männern, an der Ausführbarkeit dieses Unternehmens gezweifelt, indem die Mosel mannichfaltige Schwierigkeiten darbot. Im Durchschnitt hat dieselbe zwar ein Gefälle von $5\frac{1}{2}$ Zoll auf 100 laufende Ruthen, dieses ist aber so ungleich vertheilt, dass z. B. in den sogenannten Stromhaltungen der Abhang nur $\frac{1}{10000}$, ja an einigen Stellen nur $\frac{1}{20000}$, dagegen in den Fuhrten, in welchen das Gefälle stets konzentrirt vorkommt, der Abhang oft $\frac{1}{400}$ bis $\frac{1}{300}$ beträgt; oder, mit anderen Worten: während an oft stundenlangen Strecken die Mosel sich nur bemerkbar fortschiebt, giebt es wohl an 25 bis 30 Stellen, wo sich die Wassermasse in heftiger Strömung an 6 bis 10 Fuss in der Sekunde fortbewegt.

Diese Fuhrten sind dabei sehr enge und an mehrern Stellen von Felsen durchschnitten. Der Wasserstand der Mosel, der im Frühjahr und Herbste oft 12 Fuss und darüber beträgt, sinkt in den Sommermonaten häufig auf 20, ja wohl auf 18 Zoll. Es war also bei Errichtung einer Dampfschifffahrt auf der Mosel darauf Bedacht zu nehmen, Schiffe zu beschaffen, die, bei einem möglichst geringen Tiefgange, doch zugleich Maschinenkraft und Stabilität genug besassen, um die angeführten Stromschnellen sowohl, als auch die Strömungen des Hochwassers überhaupt zu überwinden. In Bezug auf den Tiefgang glaubte man, durch die von der Königl. Regierung zugesagten und damals (1838) bereits angegriffenen Korrektionen des Moselbettes veranlasst, wohl 20 bis 22 Zoll als Maximum annehmen zu dürfen, zur Ueberwindung der Stromschnellen hielt man aber Maschinen mit 50 bis 60 Pferdekraft für unerlässlich. Auf eine solche Kombination (Schiff von 20 Zoll Tiefgang mit Maschinen von 60 Pferdekraft) wollte aber kein Fabrikant eingehen. Nachdem man sich vergebens an französische, englische und deutsche Werkstätten gewendet hatte, erbot sich endlich Herr Röntgen, Direktor der niederländischen Stromboot-Maatschappy in Rotterdam, nachdem er selbst die Mosel bereist hatte, ein Schiff zu bauen mit 22 Zoll Tiefgang und der nöthigen Maschinenkraft. Man ging diesen Vertrag ein, und im Sommer 1840 erschien dieses Schiff, „Mosella“, 154 Fuss lang, 14½ Fuss breit, einen Tiefgang von 22 Zoll, mit festem Verdecke, innerer bequemer und dauerhafter Einrichtung, auf der Mosel. Das Schiff war ganz von Eisen erbaut, hatte zwei Hochdruckmaschinen mit 60 Pferdekraft und einen Lokomotiv-Röhren-Kessel; die Heizung war für Coaks eingerichtet. Es kostete 86500 Fl. holl. oder etwa 48000 Thlr., zahlbar ¼ bei Abschluss des Kontrakts, ¼ nachdem der Schiffskörper fertig und auf dem Wasser war, ¼ nachdem die Maschinen eingesetzt waren und ¼ nach geschehener Ablieferung. — Die Unbekanntschaft der von der Gesellschaft verwendeten Maschinisten mit diesem in seiner Verbindung neuen Systeme, die schwierige Heizung mit Coaks, der, von Saarkohlen bereitet, stets den Rost mit Schlacken überzog, und einige kleine Unglücksfälle durch Auffahren etc. liessen die Fahrten im J. 1840 zu keinem regelmässigen Gange kommen, und die Gesellschaft musste diese Beschaffung des ersten Schiffes um so mehr für verfehlt halten, da die abnorme Brennmaterial-Konsumtion (10 Ztr. Coaks pro Stunde) an einen Ertrag des Geschäfts nicht denken liess. Röntgen sah selbst ein, dass das von ihm angenommene System nicht haltbar sei, und erbot sich daher, ein zweites, durch die gemachten Erfahrungen verbessertes Schiff zu liefern. Im Frühjahr 1841 erschien dasselbe, „Balduin“ genannt, ebenfalls von Eisen gebaut, 160 Fuss lang, 15 Fuss breit, 17¾ Zoll tief gehend, im Innern fast eben so eingerichtet, wie das erste Schiff, mit kombinirten

Maschinen (einer Hoch- und einer Niederdruck-Maschine), Lokomotiv-Röhrenkessel und einem Ventilator versehen. Die Feuerung bestand wieder in Coaks, wozu man aber nur Material von der Ruhr verwendete, wodurch das Verschlammen des Rostes vermieden wurde; die Konsumtion betrug 4 Ztr. in der Stunde, der Schnellgang des Schiffes 14 F. pro Sekunde im stillen Wasser; das Schiff kostete ebenfalls 86500 niederl. Fl. mit gleichen Zahlungs-Bedingungen. — Dieses zweite Schiff war für die Mosel in jeder Hinsicht passend und es wurde daher im J. $18\frac{41}{42}$ das erste Schiff in Ruhrort nach dem Muster des Balduin umgebaut, der Schiffskörper wurde um 14 F. verlängert und das Schiff erhielt ganz neue Maschinen in derselben Art wie der Balduin. Der Umbau hatte den gewünschten Erfolg; die Mosella ging jetzt nur $17\frac{1}{2}$ Z. tief und verbrauchte noch nicht 4 Ztr. Coaks pro Fahrstunde. — Ein drittes Schiff wurde durch Ankauf eines für die Obermosel bestimmten Fahrzeuges, welches aber für jene Flussstrecke zu tief ging (24 Zoll), beschafft, und durch Verlängerung und Umbau unter Aufsicht des Hütten-Besitzers Hrn. Kramer v. d. Quint in ein ganz brauchbares Boot von 140 F. Länge, 12 F. Breite und einem Tiefgang von 18 Z. umgeändert. — Mit diesen 3 Schiffen glaubte die Gesellschaft einen ununterbrochenen Dienst auf der Mosel unterhalten und allen Eventualitäten begegnen zu können, allein der ausserordentlich niedere Wasserstand im J. 1842 machte alle bisherigen Erfolge zu Schanden; es konnte bei einem Wasserstande von 17 bis 18 Z. auch mit den so sehr flottgehenden Schiffen nicht gefahren werden, und die Gesellschaft sah sich daher gezwungen, noch zwei kleine Schiffe mit einem Tiefgange von 12 und resp. 15 Z. anzukaufen, um den Dienst zu unterhalten. — Die Frequenz und die Geldeinnahmen im J. 1842 waren wegen der längeren Unterbrechung der Fahrten nur sehr gering und blieben weit hinter den Ausgaben zurück. Im J. 1843 fand dagegen ein sehr regelmässiger, von keinem Unfalle unterbrochener Dienst Statt, und in Folge dessen überstiegen die Einnahmen die Ausgaben des aktiven Dienstes um einige Tausend Thaler, und es scheint seitdem das Unternehmen sich zu konsolidiren. — Die von Seiten des wohlwollenden Gouvernements mit grossen Kosten ausgeführten Korrektions-Arbeiten in der Mosel haben das Minimum des Wasserstandes um mindestens 4 Z. erhöht, die scharfen Krümmungen und starken Stromschnellen sehr vermindert und dadurch nun die regelmässige Befahrung des schönen Moselflusses mit Dampfschiffen möglich gemacht. Die Frequenz der Reisenden, angelockt durch die unvergleichlichen Naturschönheiten des früher fast unzugänglichen Moselthales und die sich jetzt darbietende sichere und bequeme Reisegelegenheit ist im erfreulichen Zunehmen begriffen, und das Unternehmen der Mosel-Dampfschifffahrt scheint einer erfolgreichen Zukunft entgegen zu gehen. — Zu erwähnen wäre noch, dass die Gesell-

schaft, namentlich in Folge der Verluste im J. 1842, mit dem ursprünglichen Fonds von 150000 Thlr. nicht ausreichte und ein neues Kapital von 80000 Thlr. aufzunehmen gezwungen war. Nur unter den ungünstigsten Bedingungen hätte diese Anleihe bewirkt werden können, hätte der König nicht der Bitte der Direktion nachgegeben und diese Anleihe unter annehmbaren Bedingungen bewilligt. Sie wird nämlich mit 3 Prozent verzinst und dadurch amortisirt, dass die Gesellschaft in den ersten 10 Jahren 2 Prozent und nach Ablauf derselben 4 Prozent des ursprünglichen Kapitals zurückzahlt.

Ein Versuch, die Saar mittelst Dampfschiffen zu befahren, wurde im J. 1843 von der Gesellschaft gemacht; er scheiterte jedoch damals gänzlich und ist erst vor wenigen Wochen mit Erfolg erneuert. Eine weitere Fortsetzung der Fahrten von Koblenz bis Trier findet dadurch Statt, dass eine in Metz bestehende Gesellschaft auf der Strecke von Trier bis Metz und von da über Pont à Mousson bis Nancy die Dampfschifffahrt aufwärts betreibt. Sie hat von der preussischen Regierung eine Konzession zum Befahren der Mosel, am 4. April 1841 auf 6 Jahre erhalten und, dem Vernehmen nach, schon eine Verlängerung derselben nachgesucht.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

Das Statut erhielt die Allerhöchste Genehmigung unterm 14. April 1840; seine hauptsächlichsten Bestimmungen sind folgende: 1) Der Zweck des in der Stadt Trier unter der Firma: „Mosel-Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ zusammengetretenen Aktienvereins ist, eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen ausschliesslich auf der Mosel zum Transport von Personen und Gütern zu errichten, jedoch soll die Direktion befugt sein, mit den Dampfschifffahrt-Gesellschaften, welche den Rhein befahren, in Verbindung zu treten und mit denselben diejenigen Vereinbarungen zu treffen, welche das Interesse des Trierschen Vereins zu befördern geeignet erscheinen. Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt und der Sitz ihrer Direktion die Stadt Trier. 2) Das Kapital der Gesellschaft wird vorläufig durch funfzehnhundert Aktien, zu einhundert Thaler Preussisch eine jede, gegründet. Dieselben sind untheilbar und werden in ein besonderes Register mit Angabe des Vor- und Zunamen, des Standes und Wohnortes des Inhabers eingetragen. Fünfprozentige Zinskoupons sind ihnen vorläufig auf fünf Jahre beigegeben. 3) Veränderungen in dem Besitze der Aktien, welche durch Uebertrag, Schenkungen und Vererbungen oder auf andere Weise erfolgen, müssen dem Vorstande mittelst Beifügung der betreffenden Urkunden angezeigt und in das Aktien-Register eingetragen werden. — Wer im Aktien-Register als Eigenthümer eingetragen ist, hat das Recht, die erfallene Dividende zu erheben. 4) Geht ein Aktien-Dokument verloren, so muss dies der Direktion angezeigt

werden, und die Erhebung der Zinsen und Dividenden kann nur gegen Kaution erfolgen. 5) Die Direktion besteht aus sieben von der Generalversammlung erwählten Mitgliedern, von denen zwei Mitglieder von Jahr zu Jahr ausscheiden; zwei derselben müssen stets aus der Stadt Koblenz entnommen werden. Die ausscheidenden Direktoren sind wieder wählbar. Niemand kann Direktor werden, der nicht wenigstens 5 Aktien besitzt, und diese Aktien sind, so lange sein Amt währt, unveräusserlich. Hört der Direktor auf, Eigenthümer von 5 Aktien zu sein, so muss er aus der Verwaltung ausscheiden. 6) Die Direktion erwählt sich jedes Jahr einen Präsidenten, welcher den Vorsitz bei den Berathungen führt; ferner bestimmt sie den Amtskreis der übrigen sechs Direktoren nach Gutbefinden. 7) Die Verrichtungen der Direktoren sind unentgeltlich, und nur in sofern ein oder mehrere Mitglieder Reisen in dem Interesse der Gesellschaft zu unternehmen genöthigt sind, können sie auf eine mässige Entschädigung Anspruch machen. Die Direktion stellt aus ihrer Mitte einen Subdirektor an, der mit der Besorgung der laufenden Geschäfte beauftragt und ihr, resp. der Gesellschaft, für sein Amt verantwortlich ist. 8) Die Generalversammlung sämmtlicher Aktionäre findet ein jedes Jahr im Monat Juni Statt, ausserdem bleibt es der Direktion vorbehalten, so oft es das Bedürfniss erheischt, eine ausserordentliche Generalversammlung anzuordnen. Der Besitz einer einzelnen Aktie verleiht das Stimmrecht in der Generalversammlung. Wer zehn Aktien hat, ist zu zwei Stimmen berechtigt, und jeder fernere Besitz von fünf Aktien verleiht eine weitere Stimme, ohne dass jedoch ein Aktionär mehr als zehn Stimmen in seiner Person vereinigen darf. Brüche von 5 Aktien kommen nicht in Betrachtung. Wer sich erst seit weniger als drei Monaten im Besitze von Aktien befindet, darf nicht mitstimmen. 9) Abwesende Aktionäre können sich nur durch persönlich Anwesende, denen das Stimmrecht zusteht, vertreten lassen, und die Spezialvollmachten müssen der Direktion ausgehändigt werden. 10) Die Beschlüsse der Generalversammlung werden durch Stimmenmehrheit gefasst und sind für alle Aktionäre verbindlich. Bei Gleichheit der Stimmen giebt der Vorsitzende der Direktion den Ausschlag. Sind bei einer Generalversammlung weniger als die Hälfte der Stimmberechtigten anwesend, so ist zur Fassung eines Beschlusses die Zustimmung von $\frac{2}{3}$ der Anwesenden erforderlich. 11) Wird die Auflösung der Gesellschaft zur Sprache gebracht, so steht allen Aktionären das Stimmrecht zu, und die Stimmen werden nach der Anzahl der Aktien, welche ein Jeder besitzt, gezählt, ohne dass hier die angedeutete Beschränkung des einzelnen Aktionärs auf zehn Stimmen Platz findet. 12) Der Zweck der Generalversammlung ist: *a*) den Bericht der Direktion über die Lage des Geschäfts, welchen dieselbe jedesmal am Schlusse des Jahres abzufassen hat, entgegen zu nehmen, deren Vorschläge über

den Betrieb des folgenden Jahres anzuhören und darüber einen Beschluss zu fassen; *b*) von der am Ende eines jeden Jahres abgeschlossenen Bilanz, so wie von den Rechnungs-Dokumenten Einsicht zu nehmen und ausserhalb der Direktion einen Ausschuss von 3 Mitgliedern zu wählen, welcher die von letzterer zu legende Rechnung zu prüfen und ihr Decharge zu ertheilen hat; *c*) die etwaigen Meinungsverschiedenheiten zwischen jenem Ausschusse und der Direktion, nach Anhörung beider Theile, zu schlichten; *d*) die Verwendung der Dividenden, nach Abzug der den Aktionären gebührenden Zinsen von 5 Prozent, zu reguliren und die Höhe des Reservefonds für den Bau, Verschleiss, ausserordentliche Reparaturen der Dampfschiffe, so wie für sonstige ungewöhnliche Ausgaben festzusetzen. 13) Die Generalversammlung ist überdies ausschliesslich befugt, die Vermehrung des Gesellschaftskapitals durch Ausgabe neuer Aktien oder Anleihen zu beschliessen, so wie die Statuten abzuändern, und diese Abänderung durch die Königl. Regierung bestätigen zu lassen. 14) Mitglieder der Gesellschaft, welche zusammen 500 Aktien in sich vereinigen, sind befugt, die Direktion aufzufordern, eine Generalversammlung zu veranlassen, um über ihre Vorschläge zu berathen, und falls die Direktion in der Gewährung dieses Gesuchs säumig sein sollte, dürfen sie selbst eine Generalversammlung zusammenberufen.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig 5 Dampfschiffe, und zwar:

1) Die Mosella, 168 F. lang, 14 F. breit, mit einer Hoch- und einer Niederdruck-Maschine von 60 Pferdekraft, Lokomotiv-Röhrenkessel mit Coaksheizung; zur Fahrt ausgerüstet, hat das Schiff einen Tiefgang von jetzt 18 Z., und kostet 68900 Thlr. Da es nach dem Neubau durch den Direktor der Niederländischen Stromboot-Maatschappy, Herrn Röntgen, den gemachten Anforderungen nicht entsprach, so wurde es in den Werkstätten der Herren Jacobi, Haniel & Huyssen in Ruhrort umgebaut.

2) Der Balduin, 160 F. lang, 15 F. breit, von derselben Maschinen-Konstruktion wie die Mosella, einem Tiefgange von jetzt 19 Z., kostet 48581 Thlr., und ist von dem Direktor Herrn Röntgen erbaut.

3) Prinzessin Karl, 136 F. lang, 12 F. breit, mit zwei Hochdruck-Maschinen von 36 Pferdekraft, einem Tiefgange von jetzt 22 Z., kostet 21709 Thlr.

4) Prinzessin von Preussen, 125 F. lang, 9 F. breit, mit einer Niederdruck-Maschine von 30 Pferdekraft, einem Tiefgange von 15 Z., Anschaffungskosten 31323 Thlr.

5) Argo, 110 F. lang, 9 F. breit, mit einer Niederdruck-Maschine von 25 Pferdekraft und 12 Z. Tiefgang. Ankaufspreis 21790 Thlr. Sämmtliche Schiffe sind von Eisenblech konstruirt.

Die beiden letzteren Schiffe, Inexplosibles genannt, wurden aus der Fabrik von Gâche in Nantes in dem durch seinen niedrigen Wasserstand ausgezeichneten Jahre 1842 bezogen. Das Innere derselben ist zweckmässig eingerichtet und hat das erstere im Hintertheile zwei kleine Salons von 13 F. jeder, so wie im Vordertheile die Vorkajüte von 15 F. Länge; im zweiten sind die Passagier-Zimmer, 12—14 F. lang, mit Wachstuch gedeckt, und ragen etwa 4 F. über das Schiffsgebäude hervor. Die Reise thalwärts wird mit diesen Schiffchen (bei dem niedrigsten Wasserstande von 18 Z.) in 14 bis 15 St. gemacht; zu Berg gebrauchen dieselben 23—24 St. Die grösseren Schiffe machen denselben Weg bei mittlerem Wasserstande zu Thal in 10—11 und zu Berg in 20—22 St.

Wegen ihrer geringen Räumlichkeit und Einschränkung der Passagiere auf einen sehr kleinen Raum, durch das fehlende Deck herbeigeführt, schienen sie für den Dienst um so mehr ganz unpassend, als man der festen Meinung war, Schiffe mit einer so geringen Pferdekraft würden nimmermehr die gewaltigen Strömungen der Mosel überwinden. In letzterer Beziehung hatte man sich aber schon bei Beschaffung des ersten Schiffes getäuscht. Man schloss früher so: um Strömungen von 6 bis 10 F. Geschwindigkeit zu überwinden, bedarf man einer Maschine von 60 Pferdekraft, um diese zu tragen, ein grosses, solid gebautes Schiff, welches dann natürlich verhältnissmässig tief eintauchen wird. Der Erfolg hat aber bewiesen, dass in demselben Verhältnisse, wie ein Schiff kleiner, schmaler und leichter gebaut ist, und daher weniger eintaucht, die Maschinenkraft geringer sein kann, um denselben Effekt hervorzubringen. So fahren denn diese kleinen Schiffe mit weniger Maschinenkraft allerdings etwas langsamer als die grösseren Schiffe, allein sie überwinden die Strömungen, ohne bedeutende Beihülfe, fast eben so gut wie die stärkeren Fahrzeuge. Dessenungeachtet dienen diese kleinern Schiffe immer nur für den Nothfall und werden ausser Dienst gesetzt, sobald der Wasserstand 22 Z. und darüber beträgt. Die Ansprüche des reisenden Publikums sind zu hoch gestellt, als dass sie sich mit solchen engen Fahrzeugen, die namentlich bei grosser Sonnenhitze wenig Schutz gewähren, sollten befriedigen lassen; dazu ist die befahrene Strecke und die darauf zu verwendende Zeit für den Luxus-Reisenden zu lang und selbst in der schönsten Gegend langweilig, wenn ihm grosse Entbehrungen an Bequemlichkeit auferlegt werden.

Die Strecke von Trier bis Metz und von da bis Nancy wird durch die dafür bestehende Gesellschaft mit 3 Schiffen befahren, wovon zwei ganz gleich mit der sub 5 angeführten „Argo," und eins gleich der sub 4 bezeichneten „Prinzessin von Preussen" ist.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der Dienst zwischen Trier und Koblenz ist folgendermaassen eingerichtet:

Täglich um 5 Uhr Morg. fährt ein Schiff von Trier nach Koblenz und langt an letzterem Orte bei mittlerem Wasserstande ($2\frac{1}{2}$ bis 3 F.) gegen 4 Uhr Nachm. an, so dass der etwa 50 Wegstunden betragende Wasserweg zu Thal in der Regel in 11 St. zurückgelegt wird. Zu Berg fährt jeden Morg. um 6 Uhr ein Schiff von Koblenz ab, übernachtet zu Trarbach, wo es gegen 6 Uhr Abds. eintrifft, fährt dort am folgenden Morgen um 6 Uhr wieder ab, und langt Nachmittags gegen 3 Uhr zu Trier an, so dass die Strecke von Koblenz bis Trier zu Berg in 21 St. zurückgelegt wird. Von Trier nach Metz, Morg. 5 Uhr (Ank. gegen 8 Uhr); von Metz nach Trier, Morg. $7\frac{1}{2}$ Uhr. (Ank. gegen 3 Uhr). Die Beförderungspreise von Trier und von Koblenz nach den einzelnen Stationen ist, wie folgt:

a) zu Thal.

Einzel-Reise.

	I. Platz.		II. Platz.		III. Platz.	
Von Trier nach						
Schweich .	— Thlr.	10 Sgr.	— Thlr.	7 Sgr.	— Thlr.	4 Sgr.
Mähring . .	— "	15 "	— "	10 "	— "	6 "
Trittenheim	— "	24 "	— "	16 "	— "	8 "
Neumagen .	— "	29 "	— "	20 "	— "	10 "
Pisport . . .	1 "	3 "	— "	22 "	— "	11 "
Kesten . . .	1 "	9 "	— "	26 "	— "	13 "
Lieser . . .	1 "	12 "	— "	28 "	— "	14 "
Berncastel .	1 "	14 "	1 "	— "	— "	15 "
Zeltingen .	1 "	17 "	1 "	2 "	— "	16 "
Uerzig . . .	1 "	20 "	1 "	4 "	— "	17 "
Trarbach . .	1 "	28 "	1 "	9 "	— "	20 "
Reil	2 "	5 "	1 "	13 "	— "	22 "
Zell	2 "	10 "	1 "	17 "	— "	24 "
Alf	2 "	14 "	1 "	20 "	— "	25 "
Ediger . . .	2 "	20 "	1 "	23 "	— "	27 "
Beilstein . .	2 "	26 "	1 "	28 "	— "	29 "
Cochem . .	3 "	2 "	2 "	1 "	1 "	1 "
Carden, Treis	3 "	8 "	2 "	6 "	1 "	3 "
Moselkern .	3 "	12 "	2 "	8 "	1 "	4 "
Hatzenport	3 "	16 "	2 "	11 "	1 "	6 "
Niederfall .	3 "	20 "	2 "	14 "	1 "	7 "
Lay	3 "	25 "	2 "	17 "	1 "	9 "
Koblenz . .	4 "	— "	2 "	20 "	1 "	10 "

b) zu Berg.

Von Koblenz nach	I. Platz.			II. Platz.			III. Platz.		
Lay	— Thlr.	8 Sgr.	—	Thlr.	6 Sgr.	—	Thlr.	4 Sgr.	
Niederfall .	— -	12 -	—	-	8 -	—	-	5 -	
Hatzenport	— -	16 -	—	-	11 -	—	-	6 -	
Moselkern .	— -	20 -	—	-	14 -	—	-	7 -	
Carden, Treis	— -	24 -	—	-	16 -	—	-	8 -	
Cochem . .	1 -	— -	—	-	20 -	—	-	10 -	
Beilstein . .	1 -	6 -	—	-	24 -	—	-	12 -	
Ediger . . .	1 -	12 -	—	-	28 -	—	-	14 -	
Alf	1 -	18 -	1	-	2 -	—	-	16 -	
Zell	1 -	22 -	1	-	5 -	—	-	18 -	
Reil	1 -	27 -	1	-	8 -	—	-	19 -	
Trarbach . .	2 -	4 -	1	-	13 -	—	-	22 -	
Uerzig . . .	2 -	12 -	1	-	18 -	—	-	24 -	
Zeltingen . .	2 -	15 -	1	-	20 -	—	-	25 -	
Berncastel .	2 -	18 -	1	-	22 -	—	-	26 -	
Lieser	2 -	20 -	1	-	24 -	—	-	27 -	
Kesten	2 -	23 -	1	-	26 -	—	-	28 -	
Pisport . . .	2 -	29 -	2	-	— -	1	-	— -	
Neumagen .	3 -	3 -	2	-	2 -	1	-	1 -	
Trittenheim	3 -	9 -	2	-	6 -	1	-	3 -	
Mähring . . .	3 -	14 -	2	-	19 -	1	-	5 -	
Schweich . .	3 -	20 -	2	-	14 -	1	-	7 -	
Trier	4 -	— -	2	-	20 -	1	-	10 -	

Preise für Wagen.	Von Trier bis Koblenz oder umgekehrt.			Von Koblenz oder Trier bis Trarbach oder umgekehrt.		
	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
1) Ein 4rädriger schwerer Reise-Wagen	12	—	—	8	—	—
2) Ein 4rädriger leichter Wagen	8	—	—	5	10	—
3) Ein 2rädriger schwerer Wagen	7	—	—	4	20	—
4) Ein - leichter -	5	—	—	3	10	—
Preise für Uebergewicht.						
Jeder Reisende hat 50 ℔. Gepäck frei, für jedes ℔. Uebergewicht wird gezahlt	—	—	2	—	—	1

Hunde zahlen die Hälfte des Preises der Vor-Kajüte; dieselben dürfen weder in die Kajüten mitgenommen werden, noch auf dem Verdecke frei herum laufen, müssen vielmehr nach Anweisung des Kondukteurs oder Kapitains angebunden werden.

Der Tarif der Waaren-Frachten zerfällt in 3 Klassen, und zwar gelten die Frachten für den Ztr. von 50 Kilogr. oder 100 ℔. Zollgewicht, so wie für den gewöhnlichen Wasserstand.

Waaren-Klassen.	Von Trier nach		Von Trarbach nach		Von Koblenz nach	
	Trarbach.	Koblenz.	Koblenz.	Trier.	Trarbach.	Trier.
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Güter erster Klasse	6	8	6	6	6	6
- zweiter -	7	10	7	7	7	7
- dritter -	10	16	10	10	10	10
Baarsendungen unter 100 Thlr. bis 100 Thlr. incl.	5	5	5	5	5	5
Baarsendungen über 100 Thlr. bis 200 Thlr. incl.	7½	7½	7½	7½	7½	7½
Baarsendungen über 200 Thlr. bis 1000 Thlr. incl.	3	3	3	3	3	3

Jeder Mehrbetrag über 100 Thlr. rechnet für volle 100 Thlr.

Bemerkungen.

1) Von ächten Korallen-, Gold- und Silberwaaren und Barren wird die Fracht nach dem Werthe erhoben, und zwar nach der für Geldsendungen festgesetzten Taxe.

2) Einzelne Waaren-Kollis unter 25 Kilogr. zahlen den Satz von 25 Kilogr. der betr. Waaren-Klasse, als Minimum, jedoch für die ganze Distanz von Trier bis Koblenz und umgekehrt 6 Sgr., für die halbe Distanz bis Trarbach 3 Sgr. Kollis über 25 Kilogr. zahlen wie 50 Kilogr. der betreffenden Waaren-Klasse und Distanz. Stehen mehre Kollis mit verschiedenen Zeichen auf dem nämlichen Konoissement, so wird die Fracht nicht nach dem Totalgewichte sämmtlicher Kollis, sondern für jedes einzelne besonders berechnet; führen mehre Kollis die nämlichen Zeichen, enthalten aber verschiedene Waaren, so tritt die Kollis-Taxe ein.

3) Möbel und andere voluminöse Gegenstände sind der Verständigung des Versenders mit dem Agenten unterworfen, wobei hauptsächlich das Volumen in Betracht kommen wird.

4) Güter, die nach Zwischenorten geladen werden, zahlen den Frachtsatz des folgenden tarifirten Ortes; für solche Orte, wo keine Agenturen bestehen, muss die Waare frankirt werden. Für Kahnstationen darf das Gewicht einzelner Kollis 50 Kilogr. nicht übersteigen.

5) Die Gesellschaft haftet nicht für innere Schäden, wenn die Kollis äusserlich gut beschaffen sind, eben so wenig für das Eintrocknen der demselben unterworfenen Waaren. Finden sich beim Ausladeorte Gewichtsdifferenzen gegen das Konoissement, so müssen dieselben bei der Empfangnahme der Waare in Gegenwart des Agenten festgestellt werden. Es erwächst aber bei wirklich vorgefundenem Verluste nur dann ein Anspruch gegen die Gesellschaft, wenn am Verladungsorte die Waare unmittelbar vor der Verladung entweder auf einer öffentlichen oder einer Waage der Gesellschaft dem Agenten oder seinem Repräsentanten vorgewogen worden ist. — Für die Packträger (Schürger) besteht ein besonderer Tarif.

In Betreff der Dampfschifffahrt von Trier nach Metz wäre anzuführen:

Täglich fährt ein Schiff von Metz nach Trier und eben so von Trier nach Metz, während der Monate März, April, Oktober und November jedoch nur dreimal wöchentlich. Der Dienst von Metz nach Nancy (von Pont à Mousson aufwärts auf der Meurthe) unterliegt häufigen Unterbrechungen wegen des im Sommer zu niedrigen Wasserstandes, und wird dann blos zwischen Metz und Pont à Mousson betrieben.

Die Fahrpreise sind folgende:

	I. Pl.	II. Pl.
Von Trier nach Metz oder zurück	10 Fr.	8 Fr.
- Metz - Pont à Mousson	2 -	1,50 -
- - - Nancy	4 -	3 -

Für die Reisenden, welche von Trier mit den Dampfschiffen nach Metz gehen, um von da nach Paris zu reisen, sind in Metz bei den Messageries (royale und générale) Plätze reservirt, und man kann in 36 Stunden Paris, von Metz aus, erreichen.

3. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens und Vergleichungen.

Im J. 1841 fuhr bis zum Ende Juni die „Mosella“ nur allein, vom November aber versah dagegen der „Balduin“ allein den Dienst. Von diesen Schiffen wurden im ganzen Dienstjahre 89 Fahrten gemacht, diese ergaben

10526	Personen mit einem Ertrage von . . .	18614 Thlr.	9 Sgr.
35	Wagen - - - - . . .	349 -	— -
4	Pferde - - - - . . .	20 -	— -
11	Hunde - - - - . . .	11 -	4 -
2998	Ztr. Güter - - - - . . .	1973 -	26 -
Für	Uebergewicht - - - - . . .	54 -	28 -
	Einnahme des ganzen Jahres . . .	21023 Thlr.	7 Sgr.

oder durchschnittlich für eine Fahrt 34 Ztr. Güter, 118 Passagiere mit 236 Thlr. Ertrag. Im J. 1842 legten die Schiffe, deren Anzahl im Laufe desselben sehr verschieden (am Schlusse 5) war, im Ganzen 109½ Fahrten mit einem Ertrage von 20773 Thlr. 16 Sgr. 11 Pf. zurück, und zwar wurden eingenommen, für

13340 Personen	18389	Thlr. 20	Sgr. 5 Pf.
4958 Ztr. Güter	2383	- 26	- 6 -

so dass also während des Dienstjahres 1842 durchschnittlich auf jede Fahrt kamen

122 Personen mit einem Ertrage von	168	Thlr.	
45¼ Ztr. Güter - - - -	21¼	-	

Die Person brachte demnach durchschnittlich ein 1 Thlr. 11 Sgr. und der Zentner Güter 14⅓ Sgr.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1842

waren	20828	Thlr. 29	Sgr.
Die Gesammtausgaben	31136	- 23	-

so dass der aktive Dienst einen Verlust ergab von . . . . . 10307 Thlr. 24 Sgr.

Im J. 1843 wurden 251 Fahrten gemacht und damit befördert

33662 Personen mit einem Ertrage von	37078	Thlr. 17	Sgr. 10	Pf.
18279 Ztr. Güter - - - - -	8286	- 4	- 9	-
Die Gesammteinnahmen waren mithin	45364	- 22	- 7	-
- Gesammtausgaben	40384	- 13	- 7	-

so dass der aktive Dienst einen Ueberschuss lieferte von . . . . . 4980 Thlr. 9 Sgr. — Pf.

Die Differenz zu Gunsten des Jahres 1843 würde noch bedeutender sein, wenn nicht durch Herabsetzung des Personengeldes auf der königlichen Post von Trier nach Koblenz die Direktion sich gezwungen gesehen hätte, die Fahrpreise nach Koblenz von 5 Thlr. resp. 3 Thlr. 10 Sgr. auf 4 Thlr. resp. 2 Thlr. 20 Sgr. und verhältnissmässig für die Zwischenstationen, also um 20 Prozent zu erniedrigen.

Eine Vergleichung der einzelnen Fahrten wird dies anschaulicher machen.

1842 ertrug eine Fahrt mit 122 Pers.	168	Thlr.
1843 - - - - 134 -	148	-

Die Personen-Frequenz hatte sich um 10 Prozent vermehrt und doch war der Ertrag um 12 Prozent vermindert. Während 1842 eine Person durchschnittlich 1 Thlr. 11 Sgr. ertrug, brachte sie nach Herabsetzung der Preise nur 1 Thlr. 3 Sgr. ein.

Durch eröffnete Konkurrenz gelang es, die Ruhrcoaks, welche ursprünglich mit 18 Sgr. pro 100 ℔. bezahlt werden mussten, nach und nach auf 14 Sgr. pro 100 ℔. zu bedingen, und für das Jahr 1844 wurde der erforderliche Bedarf sogar zu 13½ Sgr. pro 110 ℔. in Entreprise gegeben. Das Brennmaterial, welches im J. 1842 bei 109½ Fahrten 11634 Thlr. gekostet hatte,

betrug im J. 1843 bei 251 Fahrten nur 19516 Thlr., also im J. 1842 eine Fahrt 106 und im J. 1843 eine Fahrt 78 Thlr. Die Gehalte der Schiffs-Beamten betrugen im J. 1842 7896 Thlr., im J. 1843 9940 Thlr., also im J. 1842 eine Fahrt 72 und im J. 1843 eine Fahrt 40 Thlr.

Zur Erläuterung dieser zu auffallenden Differenzen muss noch bemerkt werden, dass die ausserordentliche Ersparung an Brennmaterial neben der Preisermässigung auch in vortheilhafterer Einrichtung der Maschinen und grösserer Bekanntschaft der Heizer mit ihren Funktionen und endlich darin ihren Grund hatte, dass bei dem äusserst niedrigen Wasserstande 1842 die Fahrten viel längern Zeitaufwand und also verhältnissmässig mehr Brennmaterial erforderten.

Im J. 1844 machten die 5 Dampfschiffe in Allem 245 Reisen zwischen Trier und Koblenz und zurück. Es wurden befördert:

a) zu Thal	25806 Personen	8518 Ztr. Güter,
b) zu Berg	17815 -	15892 - -
zusammen	43621 Personen	24400 Ztr. Güter.

Der Ertrag war:

1) von Personen	56873 Thlr.
2) - Gütern	8674 -
zusammen	65547 Thlr.

Auf jede Fahrt kamen also durchschnittlich

178 Personen mit einem Ertrage von	232 Thlr.
99 Ztr. Güter - - - -	35 -

Die Person brachte durchschnittlich ein 1 Thlr. 9 Sgr., der Zentner Güter $10\frac{3}{5}$ Sgr. — Die Güterversendungen mit den Dampfschiffen sind in erfreulicher Zunahme begriffen, denn es wurden befördert:

im J.	1841	2998	Ztr. Güter,	in einer Fahrt	34 Ztr.
- -	1842	4958	-	- - - - -	45 -
- -	1843	18279	-	- - - - -	73 -
- -	1844	24400	-	- - - - -	99 -

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) **Trier**, in einer breiten Thalerweiterung auf dem rechten Moselufer, welcher Fluss hier eine mittlere Breite von 490 F. hat; mit den Vororten 25000 Ew. (in der Stadt 16800, in den Vororten 8200); Gemeindeausgaben 10250 Thlr. Fabriken in Tuch, Leder, Tabak, Tapeten, Stearin, Rübenzucker; Kalkbrennerei, Schiffbau; Weinbau; Kleinhandel und Spedition, namentlich mit Wein, Holz, Steinkohlen; Freihafen. — Sehenswerth: Reste römischer Bauwerke, Dom mit seinen Reliquien, St. Mathias mit vielen Reliquien, St. Paulin, Liebfrauenkirche, Bibliothek, Sammlungen von Alter-

thümern, Mineralien u. s. w. In den Umgebungen: Abtei Maximin, Abtei Marien, Nells Ländchen, Dorf Ruwer, Pfalzel, Kürenzer Schlösschen, Marsberg, Dorf Olewig, Heiligkreuz, Meierei in St. Mathias, Schlösschen Monaise, Balduinshäuschen, Markusberg mit Kapelle und Kreuz (schöne Fernsicht), Wettendorfhäuschen, Burgs-Garten zu Pallien, vorzüglich aber Weisshäuschen mit seinen reizenden Anlagen, Kockelsberg mit anmuthiger Aussicht. — Gasth.: Trierscher Hof, Rothes Haus, Luxemburger Hof.

b) Neumagen, Flecken am r. Moselufer, dessen Bewohner Weinbau treiben.

c) Pisport, wegen seines ausgezeichneten Weins berühmt. Gasth.: bei Hain.

d) Mieheim, in dessen Nähe der Obligsberg und der Brauneberg mit bekannten Weinen.

e) Mühlheim, rechts, schön belegen, der Mündung der Lieser gegenüber; eine Stunde landeinwärts die schöne Ruine Veldenz.

f) Bernkastel, rechts in enger Thalschlucht, mit altem Schloss, 2200 Ew.; Weinbau, Blei- und Kupfergruben, Schieferbrüche. Gasth.: bei Gassen, bei Niederehe. — Gegenüber Dorf und Hospital Lues. Ein Fusspfad mit herrlicher Aussicht führt über einen steilen Berg binnen 1 St. nach Trarbach (z. v. unten), welches auf dem Wasserwege 3 St. entfernt ist.

g) Zeltingen, schöner Flecken am r. U. mit vorzüglichem Weine; Gasth.: bei Breuning.

h) Trarbach, am r. U., 1450 Ew., in einer engen Schlucht; Kupfer-, Bleigruben, Schieferbrüche. Ueber dem Orte die Trümmer der Gräfinburg; gegenüber an einem mit Reben bepflanzten Bergabhange der Flecken Traben, 1230 Ew. In Trarbach Gasth.: bei Bertout und Butz, in Traben bei Clauss.

i) Von Reil, am l. U., führt der steil aufsteigende Rothenpfad in einer halben Stunde zur Ruine Marienburg mit Gastwirthschaft und einer der schönsten Fernsichten an der Mosel; von da nach der Alf hinab bedarf man ferner ½ St., während die Entfernung zwischen Reil und Alf zu Wasser an 4 Stunden beträgt.

k) Zell, mit 2100 Ew., welche Weinbau und etwas Handel auf der Mosel treiben, liegt dazwischen, am r. U. Gasth.: bei Koch. Dann folgt links

l) Alf, in dem reizenden Alfthale, an dessen Eingange die Trümmer der Burg Arras und bedeutende Eisenwerke; in der Nachbarschaft das Bertricher Bad. Gasth.: bei Theissen.

m) Beilstein, rechts, mit Burg gl. N.

n) Cochem (Kochheim), am l. Ufer, 2500 Ew.; Weinbau, Fabriken in Wolle und Leder; Schifffahrt. Ruine Koch-

heim und in einem Seitenthale Ruine Winneburg. Gasth.: bei Kornreich, bei Kehrer.

o) Treis, 1450 Ew., rechts, und

p) Carden, links; Gasth.: bei Spikermann.

q) Moselkern, links, an der Mündung der Eltz, in deren engem Thale 1 St. aufwärts die schöne Burg Eltz und gegenüber die Trümmer von Trutz-Eltz liegen.

r) Hatzenport, links, und gegenüber oberhalb des Dorfs Brodenbach eine ¾ St. lange Schlucht, welche zu einem schönen Wiesenthale mit der herrlichen Ruine Ebrenburg führt. Gasth.: bei Moritz.

s) Cobern, liegt links, und auf steilem Fusspfade durch die Weinberge gelangt man nach der Niederburg und den Trümmern der Oberburg mit in baulicher Hinsicht merkwürdiger Bergkapelle.

t) Winningen, am l. U., 1600 Ew., Mineralquelle; bester Wein der Untermosel.

u) Moselweiss, rechts, freundlich belegen.

v) Koblenz, am Einflusse der Mosel in den Rhein, wird unten bei Rhein-Dampfschifffahrt beschrieben.

Die Mosel, mit ihren Krümmungen ist 66 Meilen lang, weshalb in Preussen etwa 50 Stunden Wasserweg. An der Schifffahrt auf der Mosel haben im J. 1842 die Schiffe der einzelnen Uferstaaten in folgenden Verhältnissen Theil genommen:

Preussen	569	Schiffe mit 249029	Ztr. Ladung,
Luxemburg	176	- -	20610 - -
Frankreich	465	- -	8691 - -
	1210	Schiffe mit 278330	Ztr. Ladung.
	Darunter Dampfschiffe 451 mit 1091		Ztr.

K. Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein.

1. Geschichte des Unternehmens.

Das Bedürfniss einer nationalen Dampfschifffahrt auf dem Rheine wurde schon seit vielen Jahren lebhaft empfunden. Der Handelsstand am Niederrhein und in den wichtigsten Fabrikstädten der Provinz drang bei den ihn vertretenden Behörden auf Maassregeln, die ihm alle Vortheile und Bequemlichkeiten der Dampfschifffahrt zuwenden sollten, während am ganzen Rheinstrom sich nur eine Stimme dafür erhob, dass, wie in allen Verhältnissen des Verkehrs, so auch bei der Rheinischen Dampfschifffahrt die freie Konkurrenz den mächtigen Hebel einer erfolgreichen Thätigkeit bilden werde. Die beiden Handelskammern zu Elberfeld und Düsseldorf entsprachen daher dem allgemeinen und laut ausgesprochenen Wunsche des Handelsstandes der Rheinprovinz, als sie zu Anfange des Jahres 1836 sich vereinigten, die Errichtung einer Dampfschifffahrt auf dem Rheine einzuleiten.

Die Einladung zur Subskription auf Aktien zu diesem Unternehmen lieferte ein so günstiges Resultat, dass am 13. Mai 1836 die erste Generalversammlung gehalten werden konnte. In dieser wurde das Gesammt-Anlagekapital auf 550000 Thlr. festgesetzt, welches in Aktien zu 200 Thlr. aufgebracht werden sollte, und zwar wurde bestimmt, als:

Anlage-Kapital zur Erbauung und Ausrüstung von 8 Dampfschiffen	480000 Thlr.
Für verschiedene Zwecke und Kosten	20000 -
Reserve-Kapital	50000 -
	550000 Thlr.

Da das Unternehmen früher nur auf Befahrung des Niederrheins gerichtet war, so hatte sich der Standpunkt der Einzeichner der Aktien dadurch wesentlich geändert, dass man nun gesonnen war, auch den Mittelrhein zu befahren; es vereinigte sich daher in dieser Rücksicht die Versammlung zu dem Beschlusse, dass erst an diesem Tage eine definitive und bindende Aktienzeichnung beginnen sollte. Hinsichtlich der Firma, welche die Gesellschaft, nach der veränderten Sachlage führen sollte, wurde von der früheren Bezeichnung: „Preussisch-Niederrheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ abgegangen, und dafür die Benennung: „Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Mittel- und Niederrhein“ gewählt. Der Entwurf zu den Statuten wurde hierauf berathen und genehmigt, worauf sich die Gesellschaft konstituirte.

Zur Vervollständigung des Aktienkapitals wurden am Tage der Generalversammlung 286600 Thaler eingezeichnet, wogegen bis zum 10. Juni 1836 Einzeichnungen zu dem übrigen erforderlichen Kapital angenommen wurden. Unmittelbar nach dem 10. Juni fanden die Wahlen des Verwaltungsrathes und der Stellvertreter seiner Mitglieder nach den Bestimmungen des §. 20. des Statuts, in Mainz, Koblenz, Düsseldorf und Elberfeld, unter Leitung der Aktionäre, welche Mitglieder der dortigen Handelskammer waren, für das Herzogthum Nassau aber in Wiesbaden Statt. — Mittelst Kabinets-Ordre vom 22. Sept. 1836 wurde hierauf der Dampfschifffahrts-Gesellschaft die nachgesuchte Konzession für die preussische Rheinstrecke ertheilt und das Statut derselben genehmigt. Ein Gleiches geschah bald darauf von der Grossherzoglich Hessischen und der Herzoglich Nassauischen Regierung. Von Seiten der Niederländischen Regierung machte man der Gesellschaft wegen Befahrung des Niederrheins zuerst einige Schwierigkeiten, in Folge des am 3. Juni 1837 zwischen Preussen und den Niederlanden abgeschlossenen Schifffahrts-Vertrages, und in Folge besonderer Vereinbarungen wurden jedoch beiderseitigen Unterthanen für die Dampfschifffahrt auf dem preussischen und niederländischen Rheine gleiche Rechte eingeräumt und dadurch also der Gesellschaft in Hinsicht der Befahrung des Niederrheins keine Hindernisse mehr in den Weg

gelegt. — Nachdem in der am 25. Nov. 1836 gehaltenen Generalversammlung die Direktion autorisirt war, 6 Dampfschiffe zu beschaffen, wurden dieselben in Bestellung gegeben; die Ablieferung derselben verzögerte sich jedoch so, dass der regelmässige Dienst erst am 14. März 1838 mit drei Dampfschiffen (von diesen wurde jedoch eins den Anforderungen der Zeit und den Bedürfnissen nicht entsprechend gefunden, so dass es mehrfacher Reparaturen und späterhin sogar eines gänzlichen Neubaues unterworfen werden musste) eröffnet werden konnte. Im Laufe des Jahres traten hierzu noch 2 und späterhin eine gleiche Anzahl Dampfschiffe, so dass der Bestand in der am 20. April 1844 gehaltenen Generalversammlung 7 Dampfschiffe war. In dieser wurde die Direktion zur Anschaffung eines achten Dampfbootes, ausser dem zum Ersatz eines auf der See untergegangenen bereits bestellten, ermächtigt.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts, so wie der Nachträge zu demselben.

Folgendes sind die wesentlichsten Bestimmungen des am 22. Sept. 1836 Allerhöchst genehmigten Statuts: 1) Unter der Firma: „Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein“ bildet sich ein Aktienverein zur Anschaffung von Dampfschiffen und zum Betrieb der Dampfschifffahrt mit denselben für den Transport von Gütern und Passagieren oder zum Schleppen anderer Schiffe auf der Rheinstrecke von Mainz bis Rotterdam. Ausserdem kann künftig eine weitere Dampfschifffahrt auf dem Oberrhein und seewärts nach den englischen Häfen, durch Anschluss an andere Dampfschifffahrts-Unternehmungen, oder nach vorherigem Beschlusse der Generalversammlung, vermittelst eigener Dampfschiffe, eingerichtet werden. 2) Die Stadt Düsseldorf ist das gesetzliche Domizil der Gesellschaft, der Centralpunkt ihres Geschäftsbetriebes und der Sitz der Verwaltung. 3) Die Gesellschaft konstituirt sich, nach den Vorschriften des Artikels 40. des Handelsgesetzbuches, als eine anonyme Gesellschaft, erwirkt als solche die landesherrliche Bestätigung und die Konzession der betreffenden Uferstaaten. 4) Das Gesellschaftskapital ist auf 550000 Thlr. angenommen und durch Aktien, jede zu zweihundert Thaler, aufgebracht. Mit dem Eigenthumsrechte und der Uebertragung dieser Aktien soll es lediglich nach den Bestimmungen des Artikels 36. des Handelsgesetzbuchs gehalten werden. 5) Kein Aktionär ist für mehr als den Nominalbetrag seiner Aktien verantwortlich, und soll unter keinem Vorwande zu irgend einer Zubusse angehalten werden können. 6) Dem Aktien-Dokument werden fünfprozentige Zinscoupons, vorläufig auf fünf Jahre, beigegeben. Im Falle ein Aktien-Dokument verloren gehen sollte, muss für die Zinserhebung drei Jahre hindurch der Verwaltung genügende Bürgschaft geleistet werden. 7) Die Dividende, welche den Aktionären ausgezahlt werden soll, unterliegt dem Beschlusse der General-

Versammlung. Sie wird den reinen Gewinn des Unternehmens umfassen, nachdem vorab die Zinsen der Aktien berichtigt sind, und ein angemessener Fonds für etwaige ausserordentliche Reparaturen, für Anlagen und für unvorhergesehene Ausgaben, als Reservefonds, ebenfalls durch die Generalversammlung normirt sein wird. 8) Alljährlich soll innerhalb der ersten 4 Monate eine Generalversammlung der Aktionäre in Düsseldorf Statt haben, wozu die Aktionäre 4 Wochen vorher durch Circularschreiben der Direktion einzuladen sind. Ausserdem wird eine Einladung durch die öffentlichen Blätter erfolgen. 9) In den Generalversammlungen gewährt jede Aktie eine Stimme, jedoch sollen sowohl die persönlich anwesenden, als die durch Vollmacht vertretenen Aktionäre ihre Aktien wenigstens drei Monate vorher, nach Ausweis der Register der Gesellschaft, in Besitz gehabt haben. 10) Nur persönlich erscheinende Aktionäre können mittelst Vollmacht abwesende Aktionäre vertreten. Jedoch ist es nicht gestattet, dass ein Mitglied der Direktion oder einer der Angestellten der Gesellschaft andere Aktionäre vertrete. 11) Der Verwaltungsrath besteht aus zwölf Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern, und ist in der Art eingetheilt, dass zwei Mitglieder und ihre Stellvertreter in Düsseldorf, drei in Elberfeld und Barmen, eins in Koblenz, eins im Herzogthum Nassau und fünf in Mainz wohnen, oder dort als Aktionäre eingeschrieben sind. 12) Die Direktion zählt 3 Mitglieder, eben so viele individuelle Stellvertreter und einen Subdirektor, welche sämmtlich vom Verwaltungsrathe, jedoch ebenfalls nur mit Uebereinstimmung von neun Stimmen, erwählt werden. Die Direktoren und ihre Stellvertreter werden aus den in Düsseldorf und der nächsten Umgebung wohnenden Aktionären gewählt, und hat die Generalversammlung darüber zu entscheiden, welche Entschädigung die Direktoren aus der Gesellschaftskasse beziehen sollen. Das Gehalt des Subdirektors bestimmt der Verwaltungsrath. 13) Die Auflösung der Gesellschaft kann nur in einer für diesen Zweck besonders berufenen Generalversammlung in der durch den Artikel 19. im Falle der Abänderung des Statuts festgesetzten Weise beschlossen werden. Die Bestimmungen des Civilgesetzbuches über die Auflösung der Gesellschaften durch den Tod eines ihrer Mitglieder finden auf die gegenwärtige Gesellschaft keine Anwendung.

Da sich herausgestellt hatte, dass der Reinertrag eine Verzinsung zu 5 Prozent des Aktienkapitals nicht zuliess, so wurde in der Generalversammlung am 18. Aug. 1844 beschlossen, statt der Zinsen nur Dividenden auszutheilen. Diesem Beschluss wurde unterm 12. Jan. 1845 vom Könige die Genehmigung ertheilt.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft war am Schlusse des Jahres 1844 im Besitze von 7 Dampfschiffen, welche folgende Abmessungen u. s. w. hatten:

Namen der Schiffe.	Bau-Material.	Länge über Steven. Fuss	Grösste Breite des Schiffes. Fuss	Zoll	Breite über Radkasten. Fuss	Zoll	Höhe. Fuss	Zoll	Tiefgang im Dienst. Fuss	Zoll	Pferdekraft der Maschinen.
1. Herzog von Nassau	Holz.	150	21	—	37	6	9	10	3	10	80
2. Gutenberg	Holz.	165	21	—	37	6	9	10	3	6	80
3. Kronprinzessin von Preussen . .	Holz.	162	20	9	37	—	10	1	3	9	90
4. Erbgrossherzogin von Hessen . .	Holz.	162	20	9	37	—	10	1	3	9	90
5. Victoria	Eisen.	189	23	6	42	—	10	1	3	—	80
6. Stadt Bonn	Eisen.	172	19	8	36	—	9	—	3	—	80
7. Elberfeld	Eisen.	172	18	6	36	1	9	2	3	—	80

Sämmtliche Dampfschiffe sind mit zwei Kondensations-Maschinen nach dem Watt'schen Systeme, welche zusammen die oben verzeichnete Pferdekraft haben, und mit Niederdruck-Kesseln versehen. — Die „Elberfeld" hat einen Röhrenkessel.

Die ersten vier der vorstehenden Dampfboote sind auf dem Werfte des Schiffbaumeisters F. Smit am Kinderbyk in Holland erbaut, und haben den bei der Bestellung von ihnen gehegten Erwartungen in vollem Maasse entsprochen. Sämmtliche Maschinen in denselben sind aus den berühmten Fabriken der Herren Mandslay Sons and Field, und Miller, Ravenhill & Comp. in London hervorgegangen und rechtfertigen auf das vollkommenste den grossen Ruf der Verfertiger, indem sie mit eigenthümlicher, die vollste Sicherheit gewährender, geringer Dampfpressung den an sie gemachten Forderungen nachkommen. Das Dampfboot „Viktoria“ ist von Miller, Ravenhill & Comp. in London erbaut; ein Gleiches gilt von der „Elberfeld“, bei welcher jedoch noch zu erwähnen ist, dass diese für ein Schiff von demselben Namen und von demselben Verfertiger, welches auf der See untergegangen war, beschafft werden musste. Der enorme Unterschied in dem Kohlenverbrauche dieses Schiffes gegen die anderen hatte nämlich die Verwaltung zu dem Entschlusse veranlasst, dass ein anderer Kessel nach neuem, gleich effektvollem ökonomischen Systeme in London dafür erbaut und das Schiff zur Einsetzung desselben resp. Anpassung der übrigen Theile und sonstigen Veränderungen, dahin gesandt werden solle. Die Fahrt dahin ging am 22. Februar 1844 auch ohne Anstand von Statten, bis auf etwa 30 englische Meilen von der englischen Küste bei Northforeland, wo das Schiff bei heftiger gewordenem Winde in hoher See plötzlich zerbrach, so dass das Vordertheil mit Kessel und Maschinen sich von dem Hintertheile trennte. Ersteres ging unverzüglich unter, letzteres versank langsamer. Das Dampfboot „Stadt Bonn“ wurde im J. 1837 unter dem Namen „Komet“ von den Schiffbauern Westphal, Strack & Comp. in Duisburg bezogen. Es entsprach den Erwartungen nicht, und da die Veränderungen, welche an Kessel und Maschinen mehrfach vorgenommen wurden, keine ausreichende Besserung in dem Gange des Schiffes bewirkten, so bezog man neue Maschinen aus der im Vorstehenden erwähnten Londoner Fabrik. Aber auch diese Maassregel lieferte kein genügendes Resultat, weshalb die Erbauung eines neuen eisernen, statt des hölzernen, Schiffskörpers an den Schiffsbaumeister F. Smit in Kinderbyk gegen Herausgabe des alten Schiffes verdungen wurde. In der zweiten Hälfte des Monats Juli 1843 konnte dasselbe unter dem Namen „Stadt Bonn“ in Dienst gesetzt werden, und verbindet jetzt mit grosser Schnelligkeit viele Vorzüge in Bezug auf Räumlichkeit, sanfte Bewegung und Ladungsfähigkeit. In Betreff des im September 1844 neubeschafften Dampfbootes „Elberfeld“ wäre noch anzuführen, dass es einen ausserordentlichen Schnellgang entwickelt, indem es z. B. die Strecke von Köln bis Mainz (stromaufwärts) in $12\frac{1}{2}$ Stunden Fahrzeit zurücklegt. Noch bedeutend schneller soll jedoch das im Frühjahr 1845 zu beziehende achte Dampfboot sein. Die

Kosten der Schiffe, vollkommen ausgerüstet, elegant ausgestattet und möblirt, belaufen sich auf 60 bis 70000 Thlr. pro Schiff; jedoch kamen der Gesellschaft die älteren am theuersten zu stehen.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Da die Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres sehr häufig wechseln, indem sie von vielen Umständen abhängen, auch in jedem Gasthofe am Rhein bekannt sind; so glauben wir auf die Fahrpläne der Gesellschaft verweisen zu dürfen. Gewöhnlich wird täglich eine durchgehende Fahrt von Düsseldorf nach Mannheim und umgekehrt gemacht; von Düsseldorf nach Rotterdam und umgekehrt wird wöchentlich 3mal gefahren. In Rotterdam schliessen sich die Fahrten der General-Steam-Company nach London an.“

Unter dem 30. April d. J. erschien folgende Bekanntmachung: „In Folge getroffener Uebereinkunft mit der Dampfschifffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein findet, vom 1. Mai d. J. anfangend, in Mannheim ein direkter Anschluss der Dampfschifffahrten der genannten Gesellschaft an die Fahrten der grossh. bad. Eisenbahn Statt.

Im Zusammenhang mit diesem direkten Anschluss ist die Einrichtung getroffen worden, dass sowohl auf den Hauptstationen der grossh. Eisenbahn (Offenburg, Kehl, Oos, Karlsruhe und Heidelberg) Fahrbillete auf die Dampfschiffe von Mannheim ab nach sämmtlichen wichtigeren Rheinstationen, sowie nach Arnheim, Amsterdam und London, als auch auf den Bureaux der genannten Dampfschifffahrtsstationen Fahrbillete für die grossh. Eisenbahn von Mannheim ab ausgegeben werden.

Das Publikum wird von dieser näheren Verbindung des Dampfschifffahrtsdienstes mit dem Dienste der grossh. Eisenbahn, deren Influenzfahrten aus den Fahrtenplänen der beiden Transportanstalten zu ersehen sind, mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass, bei Benützung des ersten von Karlsruhe (um 6^{25} Morgens) nach Mannheim abgehenden Wagenzuges, die Reise nach Köln in einem Tage zurückgelegt wird.

Karlsruhe, den 30. April 1845.

Direktion der grossh. bad. Posten und Eisenbahnen.

T a r i f

der Personengelder und der Frachten für Wagen und Pferde.

a) Zwischen Düsseldorf und Strassburg.

Distanzen.	Für die Einzelreise.								Für die Doppelreise.			Ein 4rädriger Wagen.		Ein Pferd mit Wagen.		Ein Pferd ohne Wagen.
	Pavillon.		Salon.		Vorkajüte.		Ater Platz.		Pavillon.	Salon.	Vorkajüte.					
	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.				rtl.	sg.	rtl.	sg.	
Von Düsseldorf nach:																
Grimlinghausen u. Neuss	—	9	—	6	—	4	—	3				—	25	—	20	
Urdenbach u. Benrath . .	—	19	—	13	—	6	—	5								
Vorringen u. Hittorf . . .	—	25	—	17	—	8	—	6								
Mülheim . . .	1	—	—	21	—	10	—	7				2	5	1	25	
Köln	1	7	—	25	—	12	—	8				2	10	2	—	
Porz	1	15	1	—	—	15	—	10								
Wesseling . .	1	19	1	3	—	16	—	11								
Bonn	1	28	1	9	—	19	—	13				3	15	2	25	
Plittersdorf .	2	4	1	13	—	21	—	14								
Königswinter	2	7	1	15	—	22	—	15				3	25	3	5	
Rolandseck u. Nonnenwerth	2	13	1	19	—	24	—	16								
Unkel	2	18	1	22	—	25	—	17								
Remagen . . .	2	22	1	25	—	26	—	18								
Linz	2	27	1	28	—	28	—	19				4	10	3	20	
Breisig und Brohl . . .	3	7	2	5	1	1	—	21								
Andernach . .	3	25	2	17	1	5	—	24				5	—	4	5	
Neuwied . . .	4	3	2	22	1	8	—	26				5	5	4	10	
Engers	4	10	2	27	1	10	—	27								
Koblenz . . .	4	16	3	1	1	12	—	28				5	25	4	25	
Braubach . . .	4	25	3	7	1	15	1	—								
Boppard . . .	5	13	3	12	1	18	1	2				6	15	5	10	
St. Goar . . .	5	22	3	25	1	23	1	5				7	—	5	25	
Oberwesel . .	5	28	3	29	1	25	1	7								
Kaub	6	3	4	2	1	26	1	8								

Das Auderthalbfache der Einzelreise. | Wie Pavillon-Einzelreise. | Das Doppelte der Einzelreise.

Distanzen.	Für die Einzelreise.								Für die Doppelreise.								Ein 4rädriger Wagen.		Ein Pferd mit Wagen.		Ein Pferd ohne Wagen.
	Pavillon.		Salon.		Vorkajüte.		4ter Platz.		Pavillon.		Salon.		Vorkajüte.								
	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.									rtl.	sg.	rtl.	sg.	
Von Düsseldorf nach:																					
Bacharach . .	6	7	4	5	1	28	1	9													
Heimbach und Lorch . . .	6	12	4	8	2	—	1	10													
Rüdesheim u. Bingen . . .	6	25	4	17	2	4	1	13									8	5	6	20	
Geisenheim .	7	—	4	20	2	6	1	14									8	25	7	5	
Oestrich . . .	7	4	4	23	2	7	1	15									9	—	7	10	
Eltville	7	9	4	26	2	9	1	16									9	5	7	15	
Walluf	7	13	4	29	2	10	1	17									9	25	8	5	
Biebrich . . .	7	18	5	2	2	11	1	17									9	23	8	5	
Mainz	7	21	5	4	2	12	1	18									10	15	8	20	
Oppenheim . .	8	6	5	14	2	19	1	23									10	25	9	—	
Gernsheim . .	8	19	5	23	2	25	1	27									11	5	9	5	
Rheindürkheim	8	28	5	29	2	29	2	—									11	15	9	10	
Worms	9	7	6	5	3	3	2	2									11	25	9	20	
Mannheim . .	9	22	6	15	3	10	2	7									12	—	10	—	
Speier	10	10	6	27	3	18	2	12									12	15	10	10	
Philippsburg .	10	21	7	4	3	23	2	16									12	25	10	15	
Germersheim	11	4	7	13	3	28	2	19									13	—	10	20	
Knielingen u. Leopoldshafen	11	27	7	28	4	7	2	25									13	15	11	5	
Daxlanden . .	12	7	8	5	4	12	2	28									14	10	11	20	
Neuburg . . .	12	18	8	12	4	18	3	2									14	20	12	5	
Iffetzheim . .	13	12	8	28	5	—	3	10									15	15	12	25	
Freistädt . . .	14	24	9	26	5	18	3	22									16	—	13	5	
Kehl u. Strassburg	15	15	10	10	6	—	4	—									18	—	14	20	

Das Anderthalbfache der Einzelreise. | Wie Pavillon-Einzelreise. | Das Doppelte der Einzelreise.

b) Zwischen Düsseldorf und Rotterdam.

Distanzen.	Für die Einzelreise.				Für die Doppelreise.			Ein 4rädriger Wagen.	Ein Pferd mit Wagen.	Ein Pferd ohne Wagen.
	Pavillon.	Salon.	Vorkajüte.	Ater Platz.	Pavillon.	Salon.	Vorkajüte.			
	rtl.sg.	rtl.sg	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	sg.	sg.	rtl.
Von Düsseldorf nach:										
Kaiserswerth	— 9	— 7	— 4	— 4	— 14	— 11	— 8			
Uerdingen . .	— 16	— 12	— 6	— 4	— 24	— 18	— 12			
Duisburg . . .	— 25	— 19	— 8	— 5	1 8	— 29	— 16			
Ruhrort	1 —	— 22	— 10	— 7	1 15	1 3	— 20			
Orsoy	1 9	1 —	— 13	— 7	1 29	1 15	— 26			
Wesel	1 25	1 11	— 17	— 9	2 23	2 2	1 4	90	58	2½
Xanten	2 7	1 18	— 21	— 11	3 11	2 12	1 12			
Rees	2 14	1 24	— 24	— 13	3 21	2 21	1 18			
Emmerich . .	3 —	2 3	— 28	— 15	4 15	3 5	1 26			
Lobith	3 15	2 15	1 3	— 17	5 8	3 23	2 6			
Pannerden . .	3 28	3 4	1 12	— 21	5 27	4 21	2 24			
Huissen	4 7	3 4	1 12	— 21	6 11	4 21	2 24			
Arnheim . . .	4 19	3 4	1 12	— 21	6 29	4 21	2 24	180	107	5
Heckeren . . .	4 23	3 11	1 15	— 23	7 5	5 2	3 —			
Wageningen .	5 —	3 15	1 16	— 23	7 15	5 8	3 2			
Rhenen	5 7	3 20	1 18	— 24	7 26	5 15	3 6			
Eck-Wyl-Amerongen .	5 13	3 24	1 20	— 25	8 5	5 21	3 10			
Wyk-By-Dursteden . . .	5 18	3 28	1 22	— 27	8 12	5 27	3 14			
Kuylenburg .	5 23	4 2	1 24	— 28	8 20	6 3	3 18			
Vreswyk-Vianen	5 28	4 5	1 25	— 29	8 27	6 8	3 20			
Tienhoven-Ameiden . .	6 5	4 9	1 27	1 —	9 8	6 14	3 24			
Schonhofen-Nieuweport	6 12	4 14	1 29	1 2	9 18	6 21	3 28			
Leckerkerk .	6 15	4 17	2 —	1 3	9 23	6 25	4 —			
Krympen . . .	6 22	4 21	2 2	1 5	10 3	7 2	4 4			
Nymwegen . .	4 19	3 4	1 12	— 21	6 29	4 21	2 24	180	107	5
Druten	5 —	3 15	1 16	— 23	7 15	5 8	3 2			
Thiel	5 12	3 24	1 20	— 25	8 3	5 21	3 10			
Varik-Dreumel-Rossum	5 17	3 27	1 22	— 27	8 11	5 26	3 14			

Distanzen.	Für die Einzelreise.				Für die Doppelreise.						
	Pavillon.	Salon.	Vorkajüte.	Ater Platz.	Pavillon.	Salon.	Vorkajüte.	Ein 4rädriger Wagen.	Ein Pferd mit Wagen.	Ein Pferd ohne Wagen.	
	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg.	rtl.sg	rtl.sg.	sg.	sg.	rtl.	
Von Düsseldorf nach:											
Bommel	5 27	4 5	1 25	— 29	8 26	6 8	3 20				
Brakel	6 5	4 11	1 28	1 1	9 8	6 17	3 26				
Gorcum-Hardingsveld . .	6 12	4 15	1 29	1 2	9 18	6 23	3 28				
Dortrecht . .	6 16	4 17	2 —	1 3	9 24	6 26	4 —				
Nieuwe Veer	6 22	4 21	2 2	1 5	10 3	7 2	4 4				
Rotterdam . .	7 —	4 26	2 4	1 8	10 15	7 9	4 8	306	163	7½	
London	21 —	18 26	12 29	— —	31 15	28 9	20 16				

Bemerkungen.

Im Anschluss an den Dienst der Dampfschiffe bestehen Wagenverbindungen zwischen nachfolgenden Orten und zu den beigesetzten Preisen pro Person, nämlich:

zwisch.	Bingen u. Kreuznach . .	à 12 Sgr.	42 Xr.	1 Fr. 50 Cent.	
-	Biebrich u. Wiesbaden .	à 6 -	20 -	— -	75 -
-	Gernsheim u. Darmstadt	à 11 -	36 -	1 -	30 -
-	Knielingen u. Karlsruhe	à 10 -	35 -	1 -	25 -
-	Iffetzheim u. Baden-Baden	à 17 -	1 Fl.	2 -	15 -

Bei der Doppelreise wird das Doppelte erhoben. Kinder zahlen für die Wagen wie Erwachsene. Die Preise nach und von Strassburg und Kehl sind auf den Landeplatz der Schiffe gestellt. Der Preis für zweirädrige Wagen ist ⅔ der vierrädrigen. Für Wagen ohne Passagiere wird 50 Prozent mehr erhoben. Für Hunde wird die Hälfte des Preises der Vor-Kajüte bezahlt. Dieselben sind an den von den Kapitänen und Kondukteuren zu bezeichnenden Stellen anzubinden. Die Wagen, Pferde und Hunde geniessen den Vortheil der Personalkarten nicht; die Preise für die Hin- und Rückreise werden ganz bezahlt. Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Der Pavillon kann gemiethet werden; eine Gesellschaft bis zu

fünf Personen zahlt den siebenfachen Preis eines Pavillonplatzes. Jede Person über fünf zahlt ausserdem den Betrag eines Platzes der grossen Kajüte. In Köln und Strassburg kann derselbe immer gemiethet werden, wenn er noch frei ist. An allen Zwischenstationen kann die Miethe nur unter der Bedingung Statt finden, dass der Pavillon bei Ankunft des Schiffes noch nicht benutzt sei. Die Reisenden haben 60 ℔. Gepäck für jede Person frei. Für jedes ℔. darüber ist zu bezahlen: Von Köln nach Koblenz 1 Pf., nach Mainz 2 Pf., nach Mannheim 3 Pf., nach Knielingen 4 Pf., und nach Kehl-Strassburg $5\frac{1}{2}$ Pf. Von Koblenz nach Mainz 1 Pf., nach Mannheim 2 Pf., nach Knielingen 3 Pf., und nach Kehl-Strassburg $4\frac{1}{2}$ Pf. Von Mainz nach Mannheim $\frac{1}{4}$ kr., nach Knielingen $\frac{1}{2}$ kr., nach Kehl-Strassburg $\frac{7}{8}$ kr. Von Mannheim nach Knielingen $\frac{1}{4}$ kr., nach Kehl-Strassburg $\frac{5}{8}$ kr. Von Knielingen nach Kehl-Strassburg $\frac{3}{8}$ kr. u. s. w. Für Uebergewicht nach Zwischenstationen wird der für die nächstgelegene Hauptstation bestimmte Preis bezahlt.

Tarif der Waarenfrachten.

Die Frachten sind in Centimen gestellt und gelten vom Ztr. zu 50 Kilogr. — Rheinzölle, Werft-, Waage- und Krahnen-Gebühren werden besonders begriffen. Waaren I. Klasse sind schwere Gegenstände, als Metalle, Erden, Baumwolle, Bier, Getränke, Getreide, Kolonialwaaren, Tabak u. s. w. Waaren II. Klasse, sind Bandwaaren, Gespinnste und Gewebe, Bücher, Glas, Heringe, Papier, Lederwaaren, kurze Waaren, Eisenwaaren, Materialwaaren u. s. w. Waaren III. Klasse sind leichtere Gegenstände, als Bettwaaren, Bijouteriewaaren (unächte) u. s. w.

Stationen.	Benennung der Güterklassen.		
	I.	II.	III.
a) zu Thal.			
Von Mannheim und Ludwigshafen nach:			
Mainz und Biebrich	40	50	75
Koblenz	60	70	105
Köln	70	80	120
Düsseldorf	85	95	145
Duisburg und Wesel	95	105	160
Arnheim	140	150	280
Rotterdam	150	160	300
Von Mainz und Biebrich nach:			
Koblenz	40	50	75
Köln	60	70	105
Düsseldorf	70	80	120
Duisburg und Wesel	85	95	145
Arnheim	115	125	230
Rotterdam	125	135	250
Von Koblenz nach:			
Köln	40	50	75
Düsseldorf	50	60	90
Duisburg und Wesel	65	75	115
Arnheim	105	115	210
Rotterdam	115	125	230
Von Köln nach:			
Düsseldorf	25	35	55
Duisburg und Wesel	40	50	75
Arnheim	85	95	170
Rotterdam	95	105	190
Von Düsseldorf nach:			
Duisburg und Wesel	25	35	35
Arnheim	65	75	130
Rotterdam	75	85	150
Von Duisburg und Wesel nach:			
Arnheim	50	60	100
Rotterdam	60	70	120
Von Arnheim nach:			
Rotterdam	50	60	100
b) zu Berg.			
Von Rotterdam nach:			
Emmerich	65	75	130

Stationen.	Benennung der Güterklassen.		
	I.	II.	III.
Von Rotterdam nach:			
Wesel und Duisburg	90	100	180
Düsseldorf	95	105	190
Köln	115	130	230
Koblenz	140	155	280
Mainz und Biebrich	160	180	320
Mannheim und Ludwigshafen	210	230	420
Von Emmerich nach:			
Wesel und Duisburg	40	50	80
Düsseldorf	65	75	130
Köln	90	105	180
Koblenz	115	130	230
Mainz und Biebrich	135	155	270
Mannheim und Ludwigshafen	185	205	370
Von Wesel und Duisburg nach:			
Düsseldorf	35	45	70
Köln	50	60	90
Koblenz	80	90	135
Mainz und Biebrich	110	120	180
Mannheim und Ludwigshafen	135	145	220
Von Düsseldorf nach:			
Köln	35	45	70
Koblenz	65	75	115
Mainz und Biebrich	95	105	160
Mannheim und Ludwigshafen	120	130	195
Von Köln nach:			
Koblenz	45	55	85
Mainz und Biebrich	75	85	130
Mannheim und Ludwigshafen	100	110	165
Von Koblenz nach:			
Mainz und Biebrich	45	55	85
Mannheim und Ludwigshafen	75	85	130
Von Mainz und Biebrich nach:			
Mannheim und Ludwigshafen	45	55	85

Für Möbel, Maschinentheile und andere voluminöse Gegenstände, so wie für Kolli schwerer als 15 Ztr., ist keine Fracht festgesetzt; der Versender hat sich hinsichtlich dieser mit dem Agenten zu verständigen. Nicht zulässige Gegenstände sind Gifte, Geruch verbreitende oder die Passagiere sonst belästi-

gende Waaren, Fettwaaren während der Sommerzeit, ätzende Waaren, Zündhölzchen, überhaupt leicht brennbare Stoffe und lose Häute. Güter, für welche eine Frachtzulage von 25 Prozent bezahlt wird, haben in der Beförderung den Vorzug. Kolli unter einem Ztr. zahlen so viel wie ein Ztr. der betreffenden Waarenklasse. — Die Rheinzollgebühren werden für alle Distanzen ratirlich berechnet. Von den Nachnahmen wird eine Faktage von 1 Prozent erhoben; das Minimum ist auf 5 Centimes festgesetzt; die Nachnahmen selbst werden nicht eher vergütet, bis sie eingegangen sind.

Allgemeine Bedingungen.

1) Für Waaren, von oder nach, in dem Tarife nicht genannten Agentur- oder Zwischen-Orten werden die Sätze vom genannten vorhergehenden oder zum nächstfolgenden Hauptorte gerechnet. 2) Am Orte ihrer Bestimmung angekommen, müssen alle Güter an der Landestelle der Dampfschiffe in Empfang genommen werden. 3) Es wird nur für dasjenige Gewicht eingestanden, welches eine öffentliche und gesetzliche Waage oder die Waage der Verwaltung, am Verladungsorte unmittelbar vor der Verladung ergeben hat. — Auf dieses Gewicht kann daher auch nur Bezug genommen werden, falls am Ausladungsorte sich Defekte zeigen sollten. Gewichts-Defekte bis zu 1 Prozent bleiben unberücksichtigt. — Von Waaren, die dem Eintrocknen, Verstauben oder Auslaufen unterworfen sind, werden Gewichts-Defekte über Ein Prozent nur dann vergütet, wenn eine Beraubung äusserlich erkennbar ist. — Für innerliche Beschädigung und Verletzung wird nicht gehaftet, wenn die Kolli äusserlich in gutem normalen Zustande sind. — Bei Partien, welche aus Kolli gleicher Gattung zusammengesetzt sind, kann nur auf das Total-Gewicht Bezug genommen werden. Für das zu wenig deklarirte Gewicht wird die dreifache Fracht erhoben. 4) Jeder Wasser- und Feuerschaden wird als von unwiderstehlicher Gewalt herrührend angesehen, wofür die Verwaltung eben so wenig verantwortlich ist, wie für Leckage und Bruch, als auch für jeden anderen Schaden, welcher aus einer Mangelhaftigkeit der Kolli selbst entsteht. — Ebenso wird die mit dem Aus- und Einladen verbundene Gefahr jeder Art, als von unwiderstehlicher Gewalt herrührend angesehen, wofür die Gesellschaft nicht verantwortlich ist. 5) Bei Waaren-Versendungen unter Begleitschein kann die Verwaltung nur dann für den aus einer Plombage-Verletzung entstehenden Schaden verantwortlich gemacht werden, wenn die betreffenden Waaren einer speciellen Revision unterlegen haben, und wenn zugleich bei der Verschnürung *a*) gute, starke, dreidrähtige, hänfene Kordel angewandt, und *b*) diese so angelegt worden ist, dass sie vor Zerreibung und Verletzung geschützt ist. — In den Fällen sodann, wo ein Strafverfahren wegen Plombage-Verletzung, wofür die Verwaltung nicht ver-

ntwortlich wäre, einträte, kann die betreffende Waare nicht abgeliefert werden, bis entweder das Strafverfahren erledigt, respektive die Strafe erlegt ist, oder sich Seitens des Versenders oder Empfängers in genügender Weise zu dieser Erlegung anheischig gemacht sein wird. 6) Die Ueberlieferung der Waare an ihre Adressaten erfolgt, wo öffentliche Waagen an den Ausladestellen sich befinden, gleichzeitig mit dem Abwiegen durch die bestellten Waagemeister, und sonst unmittelbar nach Ankunft des Schiffes und der Anmeldung des Konnoissements. — Jede spätere Reklamation, sei es wegen Abhandenkommens der Waaren oder Beschädigung derselben, wird unberücksichtigt bleiben. 7) Wird durch kleinen Wasserstand, Eisgang oder andere Hindernisse jeder Art die Fahrt der Dampfschiffe auf irgend einer Strecke des Rheins unterbrochen, so werden die zu befördernden Waaren den Absendern zur Disposition gestellt; die Fracht wird dann nur im Verhältniss der durchlaufenen Strecke, nach den Normen des Tarifs, bezahlt. — Wenn Ausladungen und Niederlegungen dabei nöthig oder vorgeschrieben werden, so geschehen sie für Rechnung und Gefahr der Verlader, resp. der Adressaten. Auch wenn der Dienst es erfordert, dass die Waaren aus den Dampfschiffen in andere Schiffe überladen oder denselben durch andere Schiffe zugeführt werden müssen, fallen alle daraus erwachsenden Kosten und Gefahren den Verladern zur Last

Prämien: für die Beförderung von Gold, Prätiosen, Staatspapieren, so wie für alle nach dem Werth zu normirenden Gegenstände:

Pro Mille.

	nach					
	Mainz.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Emmerich.	Rotterdam.
Von Mannheim . . .	½	1	1½	1½	2	2½
- Mainz	—	½	1	1	1½	2
- Koblenz	—	—	½	1	1	1½
- Köln	—	—	—	½	1	1½
- Düsseldorf . . .	—	—	—	—	½	1
- Emmerich	—	—	—	—	—	½

Minimum.

	nach					
	Mainz.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Emmerich.	Rotterdam.
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Von Mannheim . . .	75	100	150	150	200	250
- Mainz	—	75	100	100	150	200
- Koblenz	—	—	75	100	150	150
- Köln	—	—	—	75	100	150
- Düsseldorf . . .	—	—	—	—	75	100
- Emmerich	—	—	—	—	—	75

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens und Vergleichungen.

Am 14. März 1838 wurde der Dienst mit 2 Schiffen zwischen Düsseldorf und Mainz begonnen, bald darauf kamen hierzu noch 3, so dass im Ganzen 5 Dampfboote im Gebrauch waren. Diese machten im Laufe des Jahres 1838 an 996 Diensttagen, wobei die Nachtfahrt für einen Diensttag gerechnet ist, zusammen 249 Reisen. Ausserdem fanden noch viele nicht unergiebige Lustfahrten im Rheingau und anderwärts Statt.

Es wurden befördert: zu Berg 40142, zu Thal 40886, zusammen 81028 Passagiere, ausserdem 396 Wagen, 82 Pferde, 85 Hunde; ferner: zu Berg 66342 Ztr., zu Thal 52436 Ztr., zusammen 118778 Ztr. Güter.

Der Erfolg der Frachten belief sich: für Passagiere, Wagen, Pferde und Hunde auf . . . . . 99990 Thlr. 20 Cts.
für Güter . . . . . 40935 - 24 -
zusammen auf 140925 Thlr. 50 Cts.

Die obige Einnahme von 140925 Thlr. 50 Cts. deckte die Ausgabe, incl. der Zinsen, und liess einen Ueberschuss von 16764 Thlr. 73 Cts., welcher einstweilen dem Reserve-Conto zugeschrieben wurde.

Im J. 1839 waren 4 Mon. 4 Schiffe, 6 Mon. 5 Schiffe, 3 Mon. 6 Schiffe, oder im Durchschnitt nicht die völlige Benutzung von 5 Schiffen zu Gebot. Von diesen wurden an 1556 Diensttagen (die Nachtfahrt für einen Diensttag gerechnet) 267 Reisen gemacht und damit befördert: zu Berg 64245 Personen, zu Thal 50721 Personen, zusammen 114966 Personen im

Ertrage von	186323	Thlr.	8	Sgr.	7	Pf.
779 Wagen - -	5143	-	16	-	2	-
182 Pferde - -	1050	-	18	-	-	-
288 Hunde - -	176	-	25	-	8	-
	192604	Thlr.	8	Sgr.	5	Pf.
Hiervon ab: Rückvergütung an die englische Gesellschaft	16826	-	16	-	3	-
	175867	Thlr.	22	Sgr.	2	Pf.
zu Berg 87165 Ztr. Güter, zu Thal 69836 Ztr. Güter, zusammen 157001 Ztr. Güter, im Ertrage von	66316	-	29	-	1	-
Gesammt-Einnahme	242184	Thlr.	21	Sgr.	3	Pf.

An Kohlen wurden verbraucht: 168846 Ztr. 64 ℔.

Nach Abzug aller Ausgaben und Zinsen ergab sich ein Ueberschuss von 19748 Thlr. 86 Cts., welcher auf das Reserve-Conto gebracht wurde, wodurch dasselbe im Ganzen auf 36513 Thlr. 29 Cts. anwuchs.

Im J. 1840 waren 6 Schiffe im Gange, welche an 1928 Diensttagen (die Nachtfahrt für einen Diensttag gerechnet) 482 Reisen zurücklegten. Es wurden auf diese Weise 93 solcher

Reisen mehr gemacht als im J. 1839, wovon 80 zwischen Düsseldorf und Rotterdam. Befördert wurden:

zu Berg 76101 Pers., zu Thal 76246 Pers., zusammen 152347 Pers., im Ertrage von ..... 157341 Thlr. 8 Sgr.
585 Wagen - - - ..... 3973 - 21 -
341 Pferde - - - ..... 3604 - 3 -
291 Hunde - - - ..... 315 - 23 -

165234 Thlr. 25 Sgr.

Ab Ausgleichung mit der General-Steam-Navigation Kompany ..... 2078 - 13 -

163156 Thlr. 12 Sgr.

zu Berg 104719 Ztr., zu Thal 74905 Ztr., zusammen 179624 Ztr. Güter im Ertrage von 69305 - 3 -

Einnahme 232461 Thlr. 15 Sgr.

Hierzu: Werftgeld - Ueberschuss, Zinsen, Miethe und Gewinn am Wein ..... 2371 - 1 -

Summa 234832 Thlr. 16 Sgr.

Dagegen betrugen die Ausgaben:

Dienstkosten ..... 241342 - 18 -
Verlust, Rückzahlungen von Passagier-Geldern ..... 2703 - — -

zusammen 244045 Thlr. 18 Sgr.

Die Ausgabe überstieg also die Einnahme um 9213 Thlr. 2 Sgr., ohne dass die Zinsen pro 1840 bezahlt und auf Vermehrung des Reservefonds Bedacht genommen werden konnte. Dieser Ausfall hatte sich vorzugsweise und fast ausschliesslich durch die verminderten Tarifsätze gebildet, welche in den Mon. Mai, Juni und Juli, gerade in der günstigsten Periode, eingetreten waren, hervorgerufen durch die geringen Fahrpreise und Frachten der konkurrirenden Gesellschaften, und sich als das unumgänglich nothwendige Mittel darstellend, die der Gesellschaft entzogene und Andern zugewendete Frequenz zu heben, oder doch wenigstens auf solchem Wege zu einer Gleichstellung zu gelangen. Der obige Ausfall wurde aus dem Reservefonds gedeckt, wodurch sich derselbe auf 27300 Thlr. 25 Cts. verminderte. Da es nicht rathsam gefunden wurde, die 1840er 5 Przt. Zinsen, im Betrage von 27300 Thlr., hieraus zu entnehmen, so wurde die Zahlung derselben eingestellt, jedoch beschlossen, diese später zu berichtigen. Für das Jahr 1841 und folgende wurden dagegen die Aktien-Dokumente statt der 5prozentigen Zins-Koupons mit Dividendenscheinen versehen.

Im J. 1841 machten die 7 Dampfschiffe der Gesellschaft an 2177 Diensttagen

in Summa 301 Reisen zwischen Düsseldorf und Mainz.
166 - - Düsseldorf - Rotterdam.
139 - - Köln und Mainz.
30½ - - Düsseldorf und Köln.

welches in Ansehung der durchlaufenen Strecken 573 der gewöhnlichen halben Reisen (Düsseldorf-Mainz oder Düsseldorf-Rotterdam) gleichkommt, deren im J. 1839 nur 482 zurückgelegt wurden.

Es wurden befördert: zu Berg 92373 Personen, zu Thal 90885 Pers., zusammen 183208 Pers.

im Ertrage von	174649 Thlr.	1 Sgr.	6 Pf.
846 Wagen im Ertrage von	4705 -	12 -	2 -
328 Pferde - - -	2572 -	5 -	3 -
444 Hunde - - -	221 -	7 -	10 -
Für Uebergewicht, Betten und Nachzahlungen	3184 -	2 -	8 -
	185331 Thlr.	29 Sgr.	5 Pf.
zu Thal 88706 Ztr., zu Berg 122589 Ztr. Güter, im Ertrage von	84812 .	25 -	1 -
Gesammt-Einnahme	270144 Thlr.	24 Sgr.	6 Pf.

Nach Abzug der laufenden Ausgaben verblieb ein Ueberschuss von 14496 Thlr. — Sgr. 4 Pf., welcher dem aus 27300 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. bestehenden Reservefonds zugefügt wurde. Nachdem aus demselben die rückständigen 1840er Zinsen, im Betrage von 27300 Thlr., berichtigt waren, reduzirte sich derselbe auf 14296 Thlr. 7 Sgr. 10 Pf. Die Vertheilung einer Dividende für das Jahr 1841 konnte demnach nicht Statt finden, wenn der Reservefonds nicht gänzlich erschöpft werden sollte.

Im J. 1842 waren 7 Dampfboote im Dienst, welche 295 gewöhnliche Reisen zwischen Düsseldorf und Mainz; 131 Schnellreisen zwischen Düsseldorf und Mainz; 27 Schnellreisen zwischen Köln und Mainz; 159 verschiedene Reisen zwischen Düsseldorf und Rotterdam machten, was der Zahl von 603 der gewöhnlichen halben Reisen (Düsseldorf-Mainz oder Düsseldorf-Rotterdam) gleichkommt, und nach dem in früheren Jahren dafür angewandten Maassstabe 2412 Diensttage ergeben würde.

Befördert wurden auf diesen Reisen: zu Berg 121440 Pass., zu Thal 107237 Pass., zusammen 228677 Pass.

im Ertrage von	190310 Thlr.	22 Sgr.	1 Pf.
862 Wagen - - -	4288 -	— -	9 -
507 Pferde - - -	4092 -	24 -	6 -
401 Hunde - - -	231 -	13 -	11 -
Uebergewicht - - -	2430 -	18 -	5 -
für Nachzahlungen wurden eingenommen	676 -	3 -	8 -
für 860 Betten	573 -	10 -	— -
zusammen	202803 Thlr.	3 Sgr.	4 Pf.
zu Thal 93725 Ztr., zu Berg 116157 Ztr., zusammen 209882 Ztr. Güter, im Ertrage von	79703 -	27 -	2 -
Gesammt-Einnahme	282509 Thlr.	— Sgr.	6 Pf.

Die Einnahme an Passagiergeldern überstieg demnach in Folge der vermehrten Wirksamkeit jene des vorhergegangene Jahres um 1747 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf.; dagegen blieb der Ertrag des Gütertransportes wegen des niedrigen Wasserstandes im Rhein um 5106 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. zurück. Da derselbe widrige Umstand auch sonstige bedeutende Unkosten verursachte, und für den Haupt-Ausgabe-Artikel, die Kohlen, durchschnittlich um mehr als 5 Prozent höhere Preise bezahlt werden mussten, als im J. 1841, so waren die Ausgaben so bedeutend, dass ein Ausfall von 5928 Thlr. 26 Sgr. 5 Pf. sich ergab, welchen man aus dem Reservefonds deckte, und dadurch denselben bis auf 8367 Thlr. 11 Sgr. 5 Pf. verminderte. — Als Grund für die Mehrausgabe wird ausserdem noch von der Direktion angegeben, dass, in Folge des Wassermangels und der sonstigen Verhältnisse an der Ruhr, statt Ruhrkohlen ein Theil englischer Kohlen bezogen werden musste, welche einestheils an und für sich nicht so viel leisteten, anderntheils auch verhinderten, so viel Gerist mit den Stückkohlen zu verwenden, als sonst möglich gewesen wäre. Eine Dividende konnte daher auch für dies Jahr nicht gezahlt werden.

Zu Anfange des Jahres 1843 waren 6, später 7 Schiffe im Gange. Diese legten:

300½	Reisen	zwischen Düsseldorf und Mainz;
75½	-	- Köln und Mainz;
54	-	- Koblenz u. -
159	-	- Mainz und Mannheim;
6	-	- Düsseldorf und Köln;
166	-	- - Rotterdam

zurück, was in Ansehung der durchlaufenen Strecken sich mit etwa 590 Düsseldorf-Mainzer, oder Düsseldorf-Rotterdamer Reisen gleichstellt. Hierbei wurden befördert:

zu Berg 98763 Passagiere, im Ertrage von	81311	Thlr.	20	Sgr.	7	Pf.
zu Thal 98516 Passag., im Ertrage von	102982	-	7	-	9	-
zusammen 197279 Passag., im Ertrage von	184293	Thlr.	28	Sgr.	4	Pf.
694 Wagen, im Ertrage von	4009	-	19	-	8	-
338 Pferde - - -	2415	-	15	-	9	-
353 Hunde - - -	288	-	11	-	7	-
Uebergewicht - -	1831	-	22	-	3	-
Nachzahlungen - -	1098	-	28	-	4	-
857 Betten - - -	570	-	20	-	—	-

	Thlr.	Sgr.	Pf.
zu Berg 154382 Ztr.			
Güter, im Ertrage von 53340	4	—	

	Thlr.	Sgr.	Pf.
zu Thal 106716 Ztr. Güter, im Ertrage von 35308	26	2	
zusammen 261098 Ztr. Güter, im Ertrage von	88649	—	2
Gesammt-Einnahme	283157	26	1

Die Einnahme an Passagiergeldern blieb mithin um 18509 Thlr. 5 Sgr. hinter der von 1842 zurück, wogegen die Einnahme an Güterfrachten um 8943 Thlr. 3 Sgr. bedeutender war. Die Gesammt-Einnahme zeigt einen Unterschied von 648 Thlr. 25 Sgr. 7 Pf. zu Gunsten des Jahres 1843. Als Resultat des Geschäftsbetriebes stellte sich ein Ueberschuss von 30310 Thlr. 9 Pf. heraus, aus welchem zunächst die Kosten des Neubaues der „Stadt Bonn“ mit 22000 Thlr. bestritten, und die demnach noch verbleibenden 8310 Thlr. 9 Pf. dem am Schlusse von 1842 vorhandenen Reservefonds zugefügt wurden. Der Letztere erhielt dadurch einen Bestand von 16677 Thlr. 12 Sgr. 2 Pf. Unter diesen Verhältnissen konnte sich die Direktion für Vertheilung einer Dividende auf das Jahr 1843 nicht aussprechen, indem sie es mit den Principien einer vernünftigen und wohlverstandenen Verwaltung um so mehr im Einklange fand, sich nicht der Kräfte zu entäussern, welche nothwendig sind, um das Ziel der Herbeiführung einer sichern und nicht auf Täuschung beruhenden Rente zu verfolgen, als die Anschaffung eines achten Dampfbootes in der nächsten Zukunft bevorsteht. — Ein Kours der Aktien lässt sich nicht angeben, weil dieselben nur sehr selten zum Verkauf an die Börse gelangen.

L. Kölnisch-Rheinische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1) Geschichte des Unternehmens.

Die ausgezeichneten Erfolge, welche die seit dem Anfange des J. 1825 auf Betreiben der Königl. Handelskammer zu Köln bis an diese Stadt ausgedehnte Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft krönten, reiften bei dieser Behörde im Monat Juni jenes Jahres den Entschluss: eine Preussisch-Rheinische Dampfschifffahrt zu gründen, um die Vortheile der grossen Erfindung dem Kölner Handelsstande in ihrem ganzen Umfange zuzuwenden, und sie auch auf den Mittelrhein auszudehnen. Bereits im Aug. erschienen der Prospektus und die von der Königl. Handelskammer entworfenen Statuten, und am 3 Sept. wurde von den Deputirten der Königl. Handelskammer mit den Direktoren der Niederländischen Gesellschaft zu Rotterdam ein Vertrag geschlossen, wonach diese zwischen Holland und Köln, die Preussisch-Rheinische aber von Köln aufwärts den Rhein zu befahren sich verpflichteten. Zugleich stellte die Niederländische Gesellschaft der Rheinischen ein Schiff „der Rhein“ zur Verfügung,

um damit eine Probefahrt bis Strassburg unternehmen und sich von der Ausführbarkeit der Beschiffung des Mittel- und Ober-Rheins mit Dampfschiffen überzeugen zu können. Am 14. Sept. 1825 wurde mit diesem Schiffe, das später den Namen „Friedrich Wilhelm“ erhielt, die Rheinische Dampfschifffahrt eröffnet, wobei noch zu bemerken ist, dass Se. Majestät der König, welcher zu dieser Zeit gerade in Koblenz war, dieser ersten Fahrt von Koblenz bis Köln beiwohnte. Die am 15. Sept. angetretene Versuchsreise nach Strassburg lieferte die erfreuliche Ueberzeugung von der Ausführbarkeit des grossartigen Planes, indem das Schiff in 74 St. 28 Min. die Reise nach Strassburg, und in 27 St. 2 Min. die Rückreise nach Köln vollbrachte.

Fast gleichzeitig mit der Rheinischen hatte sich auf dem Oberrheine die Rhein- und Main-Gesellschaft gebildet. — Die Königl. Handelskammer in Köln, von dem richtigen Grundsatze ausgehend, dass ein Unternehmen, dessen Ausführung voraussichtlich mit unendlichen Schwierigkeiten verknüpft sein musste, unmöglich gedeihen könne ohne freundliches Zusammenwirken Aller zu einem Zwecke, veranlasste auf jener Probefahrt eine Konferenz ihrer Deputirten mit der Grossherzogl. Handelskammer in Mainz und den Betheiligten der badischen Gesellschaft. Das Resultat waren Verträge, welche die Interessen Aller freundlich vereinigten, und es ward nun von Rotterdam bis Strassburg ein Bund geschlossen, der über die Ausführung kein Bedenken übrig liess.

Am 3. Okt. 1825 wurde hierauf der Notarialakt vollzogen, wodurch die Aktionäre sich zu einer Gesellschaft förmlich konstituirten, und in einer von der Königl. Handelskammer berufenen General-Versammlung, am 20. Okt., jene Behörde zur Bestellung zweier Dampfschiffe ermächtigt. Unter dem 8. April 1826 erschien die Allerhöchste Kabinetsordre, welche die Statuten der Gesellschaft genehmigte; die Ausfertigung der förmlichen Bestätigungs-Urkunde erfolgte jedoch erst unter dem 11. Juli 1826. Die bis dahin die sämmtlichen Angelegenheiten der Gesellschaft leitende Königl. Handelskammer versammelte nun unter dem 29. Aug. 1826 die stimmfähigen Aktionäre zur verfassungsmässigen Wahl des Verwaltungsraths und legte, nachdem solche vollzogen, in dessen Hände die weitere Ausbildung eines Instituts nieder, dessen Entwickelung sie in der ehrenvollsten Weise mit eben so viel Eifer als Umsicht vorbereitet hatte. Mit rastloser, aufopfernder Thätigkeit war der Verwaltungsrath, zu dessen Präsidenten Herr Merkens gewählt wurde; und der auch seit dieser Zeit ununterbrochen in dieser Eigenschaft die oberste Leitung des Geschäfts führte, nun unausgesetzt bemüht, seine grosse Aufgabe zu lösen, und es gelang ihm schon am 1. Mai 1827, eine regelmässige Fahrt zwischen Köln und Mainz herzustellen mit einem Dampfschiffe, zu welchem am 8. Juni noch ein zweites Schiff kam. In den folgenden Jahren wurde nun der

Dienst ununterbrochen fortgesetzt; dagegen trat die Dampfschifffahrt auf dem Oberrheine nur erst im J. 1830 ins Leben, weil die Ablieferung des von der Rhein- und Main-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Bau gegebenen Schiffes sich bis in das Jahr 1830 verzog. Aber auch jetzt, im Besitze des längst erwarteten Schiffes, wollte es dieser Gesellschaft nicht gelingen, in die Dampfschifffahrt auf dem Oberrheine ein kräftiges Leben zu bringen, indem es ihr an wirklichem Muthe gebrach, Versuche zu wagen, wovon sie des Erfolges im Voraus sich nicht versichert hielt. Im J. 1831 lieferten daher die von der Kölnischen Gesellschaft angeknüpften Verhandlungen als Resultat, dass eine General-Versammlung der Aktionäre der Rhein- und Main-Dampfschifffahrt am 14. März 1831 die Auflösung der Gesellschaft und den Verkauf der Schiffe, Geräthe und Werkstätten beschloss, welche durch einen demnach zwischen den Deputirten der beiden Gesellschaften zu Stande gekommenen Vertrag an die Rheinische Gesellschaft übergingen und diese mithin in den vollen Besitz jenes Geschäfts trat. Nachdem eine im J. 1832 gemachte Untersuchungsreise bis Basel das Resultat ergeben hatte, dass eine Dampfschifffahrt bis Basel mit flottgehenden Schiffen ausführbar sei, wurde im J. 1833 der Dienst bis Mannheim resp. Leopoldshafen, im J. 1834 bis Strassburg resp. Kehl, und später rheinabwärts bis Düsseldorf und Wesel ausgedehnt. Namentlich verdankt die Gesellschaft ihre Ausdehnung und der Rhein seinen jetzigen, nie geahneten Verkehr, der Ausdauer und Umsicht des Hrn. Merkens und seinem Nichtzurückschrecken vor Vorurtheilen und theils wirklichen, theils eingebildeten Gefahren. Das ursprüngliche Kapital der Gesellschaft belief sich auf 240000 Thlr., welches in 1200 Aktien vertheilt war; dieses Kapital wurde später auf 308400 Thlr. zu 1542 Aktien erhöht.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Der Zweck der Gesellschaft ist, eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen für den Transport von Personen und Gütern auf dem Preussischen Rheine nach den bestehenden Gesetzen zu betreiben, mit der Befugniss, sowohl flussauf- als abwärts mit auswärtigen Gesellschaften in Verbindung zu treten und an denselben Antheil zu nehmen oder ihnen Antheil zu geben, um die Dampfschifffahrt auf dem Rheine möglichst nützlich auszuführen. 2) Die Anzahl der Aktien ist vorläufig auf 1542 (anfangs waren es nur 1200) bestimmt. 3) Der Verwaltungsrath besteht aus 8 Räthen und 1 Direktor, letzterer muss 15, jeder der Räthe aber 10 Aktien besitzen, welche, so lange ihre Amtsverrichtungen dauern, deponirt und ausser Kours gesetzt werden. Um einen gültigen Beschluss zu fassen, müssen nebst dem Direktor wenigstens 5 Räthe zugegen sein; sind die Stimmen getheilt, so hat der Präsident die entscheidende Stimme. 4) Die Amtsverrichtungen des Verwaltungsraths dauern 4 Jahre; die

des Direktors 3 Jahre, nach deren Ablauf die Mitglieder wieder wählbar sind. 5) Von der Brutto-Einnahme werden gewisse Prozente zu Remisen für die Verwaltungsräthe, den Direktor und Sub-Direktor von der General-Versammlung bestimmt. 6) Derjenige, welcher am 31. Dez. als Eigenthümer auf dem Register eingeschrieben steht, ist berechtigt, die Dividende für das alsdann verstrichene Jahr zu empfangen. 7) Im Falle des Verlustes eines Aktien-Dokuments muss für die Zins- und Dividen-den-Hebung eine dem Verwaltungsrathe genügende Bürgschaft geleistet werden. Nach dem dritten Jahre soll diese Bürgschaft aufhören, ein neues Dokument ausgeliefert werden und das verlorene frühere soll verschollen sein. Wenn Aktien zu einer Erbschaft oder Fallitmasse gehören, so soll jedesmal nur ein Erbe, Vormund oder curator massae als rechtmässiger Besitzer einer Aktie auftreten können. 8) Am 1. Febr. eines jeden Jahres wird die regelmässige General-Versammlung gehalten. Aussergewöhnliche Versammlungen kann der Verwaltungsrath veranstalten, so oft er es den Umständen angemessen erachtet. Auswärtige Aktionäre haben in Köln ein Domizil zu wählen, wo ihnen die General-Versammlungen angesagt werden. Diese Ansagungen geschehen vermittelst eines Cirkulairs. Nur jene Aktionäre, welche 5 Aktien oder mehr, seit 6 Monaten auf ihren Namen eingeschrieben, besitzen, sind befugt, an den Berathschlagungen der General-Versammlung Theil zu nehmen; jedoch hat kein Aktionär mehr als eine Stimme, die Anzahl seiner Aktien möge so gross sein als sie immer wolle. 9) In der General-Versammlung können die Aktionäre sich durch ihre Handlungsgesellschafter oder gewöhnliche Prokuraträger vertreten lassen. Ebenso sind abwesende Aktionäre befugt, sich durch einen andern stimmführenden Aktionär repräsentiren zu lassen, jedoch so, dass kein Aktionär mehr als 2 Mandaten zu repräsentiren befugt ist. Die Beschlüsse der General-Versammlung werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst; bei Gleichheit der Stimmen hat der vorsitzende Rath die entscheidende Stimme. 10) Der Zweck der gewöhnlichen General-Versammlung ist: den Bericht des Verwaltungsrathes über die Lage des Geschäftes anzuhören; von der am 31. Dez. eines jeden Jahres abgeschlossenen Bilanz Einsicht zu nehmen, und einen Ausschuss von drei Mitgliedern zur Untersuchung dieser Bilanz zu wählen; nach Abzug einer für den Verschleiss der Dampfschiffe jährlich zurückzulegenden Summe die an die Aktionäre zu zahlende Dividende zu bestimmen; alle zwei Jahre den Verwaltungsrath nach Vorschrift zur Hälfte zu erneuern; die Vorschläge, welche der Verwaltungsrath für das folgende Geschäftsjahr oder die Aktionäre zum Besten der Gesellschaft zu machen haben, in Berathung zu ziehen und darüber zu beschliessen. 11) Die Auflösung der Gesellschaft kann nur durch eine General-Versammlung, wozu alle Aktionäre berufen werden, und wobei jeder

derselben so viele Stimmen als Aktien hat, mit einer Stimmenmehrheit von $\frac{3}{4}$ beschlossen werden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Am Anfange des Jahres 1845 besass die Gesellschaft 21 Dampfschiffe, ausschliesslich zweier eiserner Schleppkähne von 5000 Ztr. Ladungsfähigkeit, und zwar:

No.	Namen der Boote.	Des Bootes Läng. F.	Breite. F.	Breite. Z.	Tiefgug. F.	Tiefgug. Z.	Pferdekraft der Maschine.
1.	Der König	180	20	6	4	—	120
2.	Die Königin	170	20	—	4	—	100
3.	Prinzessin von Preussen	176	19	—	3	—	80
4.	Prinzessin Marianne	180	18	—	3	—	80
5.	Prinz von Preussen	170	16	—	3	—	80
6.	John Cockerill	172	20	6	4	4	100
7.	Königin Victoria	170	20	6	4	5	100
8.	Stadt Koblenz	166	19	—	4	—	90
9.	- Mainz	170	18	—	3	9	86
10.	- Kehl	154	14	6	2	—	30
11.	- Strassburg	154	14	6	2	—	30
12.	- Frankfurt	150	14	9	2	6	40
13.	- Bingen	115	10	—	1	4	28
14.	- Worms	115	10	6	1	4	28
15.	Leopold	180	19	—	4	—	100
16.	Ludwig II.	180	19	—	4	—	100
17.	Kronprinz von Preussen	155	19	—	3	8	80
18.	Prinz Wilhelm	130	19	—	3	6	75
19.	Graf von Paris	163	19	4	3	7	90
20.	Stadt Mannheim	160	19	9	3	7	100
21.	- Kreuznach	96	14	10	2	8	30

Diese 21 Dampfboote haben einen Anschaffungspreis von 1,249817 Thlr. erfordert; im Verlaufe der Zeit sind darauf 296048 Thlr. amortisirt, so dass sie noch mit 953769 Thlr. am Ende des Jahres 1843 auf dem Etat standen. Der Preis der einzelnen Boote ist 75000 bis 13000 Thlr. gewesen; letztere werden jedoch nur zu kleineren Lokal-Fahrten benutzt. Unter den oben aufgeführten Booten zeichnen sich der König, die Königin, die Prinzess Marianne und die Prinzess von Preussen durch ihre Geräumigkeit, Eleganz und Schnellfahrt besonders vortheilhaft aus; sie legen die Strecke von Köln nach Mainz, 30 Meilen auf der Wasserstrasse gegen den Strom, in 14 St. zurück, während die andern Boote hierzu 15 bis 16 St gebrauchen. Thalwärts brauchen die Boote zu dieser Reise nur 8 bis 9 St. Diese Vorzüge, verbunden mit einem regelmässigen Dienste, mussten dem Institute, ungeachtet der mehrfachen Konkurrenz, eine bedeutende Frequenz sichern.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Was die Fahrzeiten anbelangt, so ist es nicht möglich, hierüber genügende Auskunft zu ertheilen, indem die Abfahrtszeiten von den verschiedenen Stationen zu sehr von Verhältnissen abhängig sind, welche der Verwaltungsrath nicht beherrschen kann. So haben hierauf z. B. Einfluss: die sich ändernden An- und Abfahrten der verschiedenen, auf den Rhein auslaufenden Eisenbahnen, wie nicht minder die Abfahrten der konkurrirenden Dampfschifffahrts-Gesellschaften, auch die in Folge der früh oder spät eintretenden günstigen oder ungünstigen Jahreszeit stattfindende Zunahme oder Abnahme der Passagiere. In der Regel wird, so lange es die Witterung erlaubt, während des ganzen Jahres einmal täglich zwischen Wesel und Mannheim gefahren; während der Mon. März, April und Mai kommt hierzu ein zweiter täglicher Dienst zwischen Köln und Mannheim; in den Mon. Juni, Juli, August und Sept. wird noch eine dritte Fahrt zwischen Köln und Mainz hinzugefügt, und während der Mon. Mai bis Ende Okt. eine tägliche Fahrt zwischen Mannheim und Strassburg eingerichtet. Ausserdem ist ein Schleppdienst zum Transport der Güter zwischen Köln und Strassburg organisirt. — Die Gesellschaft unterhält 34 Agenturen, und zwar zu Wesel, Orsoy, Ruhrort, Duisburg, Uerdingen, Düsseldorf, Grimlinghausen, Neuss, Mühlheim, Köln, Bonn, Königswinter, Remagen, Linz, Andernach, Neuwied, Koblenz, Ems, Boppard, St. Goar, Bingen, Kreuznach, Oestrich, Bieberich-Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Oppenheim, Gernsheim-Darmstadt, Worms, Mannheim, Speier, Knielingen-Karlsruhe, Iffetzheim-Baden-Baden, Kehl und Strassburg; ausserdem 27 Kahnstationen.

A. Tarif der Personengelder, so wie der Frachten für Wagen und Pferde, nach und von den Hauptstationen zwischen Wesel und Strassburg.

Distanzen.	Für die Einzelreise.				Für d. Doppelreise.	Ein 4 rädriger Wagen.	Pferde.
	Pavillon.	gr. Kajüte.	Vorkajüte.	Verdeck.	Vorkajüte.		
	rtl. sg.	rtl. sg.	rtl. sg.	rtl. sg.	rtl. sg.	rtl. sg.	rtl. sg.
Von Wesel nach							
Düsseldorf	1 27	1 8	— 16	— 10		2 20	2 5
Köln	3 4	2 3	— 28	— 18		3 —	4 5
Koblenz	6 13	4 9	1 28	1 8		8 15	7 —
Bieberich	9 15	6 10	2 27	1 27		11 20	9 15
Mainz	9 18	6 12	2 28	1 28		11 25	9 20
Mannheim	11 19	7 23	3 26	2 17	7 3	14 15	11 25
Speyer	12 7	8 5	4 4	2 22	7 19	15 20	12 15
Knielingen-Leopoldshafen	13 24	9 6	4 23	3 5	8 15	17 —	13 25
Iffetzheim	15 9	10 6	5 16	3 20	9 18	18 20	15 10
Kehl-Strassburg	17 12	11 18	6 16	4 10	11 2	20 20	16 25
Von Düsseldorf							
nach Köln	1 7	— 25	— 12	— 8		2 10	2 —
Koblenz	4 16	3 1	1 12	— 28		5 25	4 25
Bieberich	7 18	5 2	2 11	1 17		9 —	7 10
Mainz	7 21	5 4	2 12	1 18		9 5	7 15
Mannheim	9 22	6 15	3 10	2 7	6 3	11 25	9 20
Speyer	10 10	6 27	3 18	2 12	6 17	13 —	10 10
Knielingen-Leopoldshafen	11 27	7 28	4 7	2 25	7 13	14 10	11 20
Iffetzheim	13 12	8 28	5 —	3 10	8 16	16 —	13 5
Kehl-Strassburg	15 15	10 10	6 —	4 —	10 —	18 —	14 20
Wesel	1 27	1 8	— 16	— 10		2 20	2 5
Von Köln nach							
Koblenz	3 15	2 10	1 —	— 20		3 20	3 —
Bieberich	6 18	4 42	1 29	1 9		6 25	5 10
Mainz	6 20	4 14	2 —	1 10		7 —	5 15
Mannheim	8 22	5 25	2 28	1 29	5 10	9 20	7 20
Speyer	9 10	6 7	3 6	2 4	5 24	10 25	8 15
Knielingen-Leopoldshafen	10 25	7 7	3 26	2 17	6 20	12 10	10 —

Das Doppelte der Einzelreise.

Distanzen.	Für die Einzelreise.				Für d. Doppelreise.							
	Pavillon.		gr. Kajüte.		Vorkajüte.		Verdeck.		Vorkajüte.		Ein 4 rädriger Wagen.		Pferde.	
	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.	rtl.	sg.
Von Köln nach														
Iffetzheim	12	12	8	8	4	20	3	3	7	24	14	—	11	15
Kehl-Strassburg .	14	13	9	20	5	20	3	25	9	10	16	—	13	—
Düsseldorf	1	7	—	25	—	12	—	8	D. D. der Einzelr.		2	10	2	—
Wesel	3	4	2	3	—	28	—	18			3	—	4	5
Von Koblenz nach														
Bieberich	3	12	2	8	—	29	—	19	1	28	3	15	2	25
Mainz	3	15	2	10	1	—	—	20	2	—	3	20	3	—
Mannheim	5	19	3	23	1	29	1	9	3	14	6	10	5	5
Speyer	6	10	4	7	2	8	1	15	3	28	7	15	5	25
Knielingen - Leopoldshafen . . .	7	22	5	5	2	27	1	28	4	26	9	—	7	10
Iffetzheim	9	13	6	9	3	21	2	14	6	—	10	20	8	25
Kehl-Strassburg .	11	18	7	22	4	21	3	4	7	15	12	20	10	10
Köln	3	15	2	10	1	—	—	20	D. D. der Einzelr.		3	20	3	—
Düsseldorf	4	16	3	1	1	12	—	28			5	25	4	25
Wesel	6	13	4	9	1	28	1	8			8	15	7	—
Von Bieberich														
nach Mainz	—	9	—	6	—	4	—	4	—	8	—	25	—	20
Mannheim	2	15	1	20	1	3	—	22	1	20	3	5	2	25
Speyer	3	7	2	5	1	13	—	29	2	5	4	10	3	10
Knielingen - Leopoldshafen . . .	4	22	3	5	2	3	1	12	3	5	5	25	4	25
Iffetzheim	6	16	4	11	2	27	1	28	4	11	7	15	6	10
Kehl-Strassburg .	8	22	5	25	3	27	2	18	5	25	9	15	7	25
Koblenz	3	12	2	8	—	29	—	19	D. Dopp. der Einzelr.		3	15	2	25
Köln	6	18	4	12	1	29	1	9			6	25	5	10
Düsseldorf	7	18	5	2	2	11	1	17			9	—	7	10
Wesel	9	15	6	10	2	27	1	27			11	20	9	15
Von Mainz nach	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Mannheim	3	55	2	38	1	45	1	10	2	38	4	40	4	5
Speyer	5	15	3	30	2	20	1	35	3	30	6	43	5	33
Leopoldshafen-Knielingen	7	53	5	15	3	30	2	20	5	15	9	20	8	10
Iffetzheim	11	2	7	21	4	54	3	16	7	21	12	15	10	48
Kehl-Strassburg .	14	53	9	55	6	39	4	26	9	55	15	45	13	25

Distanzen.	Für die Einzelreise.								Für d. Doppelreise.		Ein 4 rädriger Wagen.		Pferde.	
	Pavillon.		gr. Kajüte.		Vorkajüte.		Verdeck.		Vorkajüte.					
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von Mainz nach														
Bieberich	—	9	—	6	—	4	—	4			—	25	—	20
Koblenz	3	15	2	10	1	—	—	20			3	20	3	—
Köln	6	20	4	14	2	—	1	10			7	—	5	15
Düsseldorf	7	21	5	4	2	12	1	18			9	5	7	15
Wesel	9	18	6	12	2	28	1	28			11	25	9	20
Von Mannheim														
nach Speyer	1	21	—	53	—	35	—	25			2	20	1	45
Leopoldshafen-Knielingen	3	58	2	38	1	45	1	10			4	40	3	38
Iffetzheim	7	4	4	44	3	9	2	6			7	35	6	25
Kehl-Strassburg	10	58	7	18	4	54	3	16			11	5	9	3
Mainz	3	55	2	38	1	45	1	10			4	40	4	5
Bieberich	4	23	2	55	1	56	1	17	2	55	5	33	4	23
Koblenz	9	52	6	36	3	27	2	17	6	4	11	5	9	3
Köln	15	17	10	13	5	8	3	27	9	20	16	55	13	25
Düsseldorf	17	2	11	23	5	50	3	55	10	41	20	43	16	55
Wesel	20	22	13	36	6	46	4	30	12	33	25	23	20	43
Von Speyer nach														
Leopoldshafen-Knielingen	2	41	1	49	1	14	—	49			2	55	2	20
Iffetzheim	6	53	3	55	2	38	1	45			5	50	4	38
Kehl-Strassburg	9	41	6	29	4	21	2	52			9	20	7	50
Mannheim	1	21	—	53	—	35	—	25			2	20	1	45
Mainz	5	15	3	30	2	20	1	35			6	43	5	33
Bieberich	5	40	3	48	2	31	1	42			7	35	5	30
Koblenz	11	5	7	25	3	58	2	38	6	53	13	8	10	13
Köln	16	20	10	55	5	36	3	44	10	9	18	58	14	53
Düsseldorf	18	5	12	5	6	18	4	12	11	30	22	45	18	5
Wesel	11	25	14	18	7	14	4	47	13	22	27	25	21	53
Von Leopoldshafen-Knielingen														
nach Iffetzheim	3	9	2	6	1	24	—	56			2	20	2	3
Kehl-Strassburg	7	—	4	40	3	9	2	6			7	—	5	33
Speyer	2	41	1	49	1	14	—	49			2	35	2	20
Mannheim	3	58	2	38	1	45	1	10			4	40	3	48

Das Doppelte der Einzelreise.

Das Doppelte der Einzelreise.

Das Dopp. der Einzelr.

Distanzen.	Für die Einzelreise.								Für d. Doppelreise.		Ein 4 rädriger Wagen.		Pferde.	
	Pavillon.		gr. Kajüte.		Vorkajüte.		Verdeck.		Vorkajüte.					
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von Leopoldshafen-Knielingen														
nach Mainz . . .	7	53	5	15	3	30	2	20	D. Doppelte der Einzelreise.		9	20	8	10
Bieberich	8	17	5	33	3	41	2	27			10	13	8	28
Koblenz	13	32	9	3	5	5	3	23	8	31	15	45	12	50
Köln	18	58	12	40	6	46	4	30	11	40	21	35	17	30
Düsseldorf	20	50	13	53	7	25	4	58	13	1	25	5	20	25
Wesel	24	10	16	6	8	21	5	33	14	53	29	45	24	13
Von Iffetzheim														
nach Kehl-Strassburg	3	55	2	38	1	45	1	10	Das Doppelte der Einzelreise.		5	15	4	5
Leopoldshafen-Knielingen . . .	3	9	2	6	1	24	—	56			2	20	2	3
Speyer	6	53	3	55	2	38	1	45			5	50	4	58
Mannheim	7	4	4	44	3	9	2	6			7	35	6	25
Mainz	11	2	7	21	4	54	3	16			12	15	10	48
Bieberich	11	26	7	39	5	5	3	23			13	8	11	5
Koblenz	16	31	11	2	6	29	4	19	10	30	18	40	15	28
Köln	21	42	14	28	8	10	5	26	13	39	24	30	20	8
Düsseldorf	23	27	15	38	8	45	5	50	14	56	28	—	23	3
Wesel	26	47	17	51	9	41	6	25	16	48	32	40	26	51
Von Kehl-Strassburg nach Iffetzheim	3	55	2	38	1	45	1	10	Das Doppelte der Einzelreise.		5	15	4	5
Leopoldshafen-Knielingen	7	—	4	40	3	9	2	6			7	—	5	33
Speyer	9	41	6	29	4	21	2	52			9	20	7	50
Mannheim	10	58	7	18	4	54	3	16			11	5	9	3
Mainz	14	53	9	55	6	39	4	26			15	45	13	52
Bieberich	15	17	10	13	6	50	4	33			16	38	13	43
Koblenz	20	18	13	32	8	14	5	29	13	8	22	10	18	5
Köln	25	23	16	55	8	55	6	43	16	20	28	—	22	45
Düsseldorf	27	8	18	5	10	30	7	—	17	30	31	30	25	40
Wesel	30	28	20	18	11	26	7	35	19	22	36	10	29	28

Für die Reise hin und zurück beträgt der Preis des Pavillons das Anderthalbfache der Einzelreise; und für die Doppelreise in der grossen Kajüte ist der Preis dem der Einzelreise im Pavillon gleich.

Im Anschluss an den Dienst der Dampfschiffe bestehen Wagenverbindungen zwischen nachfolgenden Orten zu den beigesetzten Preisen pro Person; nämlich:

zwisch.	Bingen und Kreuznach	. . . à	12	Sgr.	42	Xr.	1 Fr.	50 Ct.
-	Biebrich und Wiesbaden	. . à	6	-	20	-	— -	75 -
-	Gernsheim und Darmstadt	. à	11	-	36	-	1 -	30 -
-	Knielingen und Karlsruhe	. à	10	-	35	-	1 -	25 -
-	Iffetzheim u. Baden-Baden	. à	17	-	1	Fl.	2 -	15 -

Bei der Doppelreise wird das Doppelte erhoben. Kinder zahlen wie Erwachsene. — Die Preise nach und von Strassburg und Kehl sind auf den Landeplatz der Schiffe gestellt. — Der Preis für zweirädrige Wagen ist $\frac{2}{3}$ des Preises der vierrädrigen. — Für Wagen ohne Passagiere wird 30 Proz. mehr erhoben. — Für Hunde wird die Hälfte des Preises der Vorkajüte bezahlt. Dieselben sind an den von den Kapitainen und Kondukteuren zu bezeichnenden Stellen anzubinden. — Die Wagen, Pferde und Hunde geniessen den Vortheil der Personalkarten nicht; die Preise für die Hin- und Rückreise werden ganz bezahlt. — Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. — Der Pavillon kann gemiethet werden; eine Gesellschaft bis zu fünf Personen zahlt den siebenfachen Preis eines Pavillonplatzes. Jede Person über fünf zahlt ausserdem den Betrag eines Platzes der grossen Kajüte. — In Köln und Strassburg kann der Pavillon immer gemiethet werden, wenn er noch frei ist. An allen Zwischenstationen kann die Miethe nur unter der Bedingung Statt finden, dass der Pavillon bei Ankunft des Schiffes noch nicht benutzt sei. — Für kommandirte, beurlaubte, einberufene oder entlassene königl. preussische Militair-Personen der Linie und Landwehr, incl. der Unteroffiziere, besteht ein sehr ermässigter Tarif. Die Reisenden haben 60 ℔. Gepäck für jede Person frei. Für jedes Pfund darüber ist zu bezahlen:

Von	Aufwärts nach: Köln.	Koblenz.	Mainz.	Mannheim.	Knielingen.	Kehl-Strassburg.
	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
Wesel	1	2	3	4	5	6
Köln	—	1	2	3	4	5
Koblenz	—	—	1	2	3	4
				Kr.	Kr.	Kr.
Mainz	—	—	—	¼	½	¾
Mannheim	—	—	—	—	¼	½
Knielingen	—	—	—	—	—	¼

Von	Abwärts nach: Knielingen.	Mannheim.	Mainz.	Koblenz.	Köln.	Wesel.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Kehl-Strassburg	¼	½	¾	1	1¼	1½
Knielingen	—	¼	½	¾	1	1¼
Mannheim	—	—	¼	½	¾	1
				Pf.	Pf.	Pf.
Mainz	—	—	—	1	2	3
Koblenz	—	—	—	—	1	2
Köln	—	—	—	—	—	1

Für Uebergewicht nach Zwischenstationen wird der für die nächstgelegene Hauptstation bestimmte Preis bezahlt.

Bemerkungen.

1) Für die Passagiere ist die Annehmlichkeit eingeführt, dass sie an jeder Station, wenngleich das Passagier-Billet auf einen entfernteren Bestimmungsort ausgestellt worden, aussteigen, sich dort nach Belieben aufhalten, und mit dem nächsten oder andern nachfolgenden Schiffen weiter fahren können. Die Billets haben das ganze Jahr hindurch Gültigkeit. 2) Auf den Schiffen befinden sich vollständige Restaurationen, von denen Frühstück, vollständiges Diner und Portionen, so wie alle Erfrischungen und Getränke gegen billige Preise, welche in den Kajüten aufgehängt sind, verabreicht werden. Für den Fall, dass gegen die Restaurateure oder gegen die Beamten der Gesellschaft Klage zu führen sei, liegt bei den Kondukteuren der Schiffe, so wie auf den Agenturen, ein Klagebuch offen, dazu bestimmt, die Beschwerden der Passagiere aufzunehmen. 3) Die Passagiere dürfen keine Effekten mit in die grosse Kajüte nehmen. Grosse Effekten-Kolli werden auf dem Verdecke untergebracht; für kleinere Handpackete, als Mäntel, Regenschirme etc. befinden sich Garderobe-Zimmer auf den Schiffen. Jene nimmt der Kapitain oder Kondukteur wahr, diese werden den Kellnern überantwortet. Die Kondukteure sind persönlich und zwar nur für die ihnen wirklich überwiesenen Gegenstände verantwortlich. 4) Es ist den Passagieren nicht erlaubt, Waaren an Bord zu bringen, welche nicht vorab deklarirt worden sind; in keinem Falle dürfen Gegenstände an Bord gebracht werden, welche Gefahr herbeiführen können, als: Pulver, Vitriolöl, Salzgeist, oder die durch ihren Schmutz oder Ausdünstung der Gesellschaft unangenehm werden, als Kienruss, Bettfedern, Assa Fötida, Leimleder, Limburger Käse, alte Kleider, Lumpen etc. Solche Gegenstände, die gefährlich werden können, soll der Kapitain oder der Kondukteur, im Entdeckungsfalle, und nachdem der mitfahrende Passagier von der Maassregel unterrichtet worden, bald möglichst vom Schiffe entfernen. 5) Die Passagiere des vierten Platzes dürfen sich nicht von demselben entfernen; die Passagiere des dritten Platzes dürfen sich nur von demselben entfernen, um sich auf den vierten Platz zu begeben; den Passagieren des zweiten Platzes steht es frei, den dritten und vierten Platz zu besuchen, und die Passagiere des ersten Platzes haben das Recht, sich auf alle Plätze zu begeben. Der Raum auf dem Verdeck gehört überall demjenigen Platze an, über welchem er sich befindet; jedoch dürfen Passagiere des zweiten Platzes den Raum oberhalb des Pavillons benutzen. 6) Wenn Passagiere ihre Plätze zu verbessern gedenken, d. h. wenn z. B. ein Passagier vom dritten auf den zweiten Platz überzugehen verlangt, so muss er sich deshalb an den Kondukteur wenden, welcher die Differenzzahlung annimmt und darüber ein neues Billet ertheilt. Diese Aufbesserungen können jedoch nur für die ganze

übrige Strecke stattfinden, welche das Billet noch zu durchlaufen hat. Passagiere des vierten Platzes können denselben nicht gegen bessere vertauschen, gleichwohl können sie gegen angemessene Zahlung die Distanz verlängern, wenn der Kondukteur nicht, aus bewegenden Ursachen, dies verweigern zu müssen glaubt. 7) In dem innern Raum des ersten und zweiten Platzes darf gar nicht geraucht werden; in dem innern Raum des dritten Platzes so wie auf dem Verdeck und in den Rauchkabinetten nur mit gedeckelter Pfeife. 8) Es ist nicht erlaubt, die Räderkasten oder die Bänke zu besteigen, und müssen die Zugänge und Treppen möglichst frei gelassen werden. 9) Die Passagiere, sie mögen nun selbst schiffskundig sein oder nicht, müssen sich jeder Einmischung über die Fahrt, sowohl bei geregeltem Gange derselben als bei besondern Fällen, enthalten, auch sind alle Unterhaltungen mit dem Steuermann unzulässig. 10) Wenn Behufs der Arbeiten auf dem Schiffe es nothwendig sein sollte, dass die Passagiere die Plätze verlassen, welche längs der Gallerie auf dem Verdecke angebracht sind, so müssen sie sich auf die Aufforderung des Kapitains dazu anschicken. 11) An den zur Servirung des Frühstücks und der Mittagstafel bestimmten Stunden müssen die Passagiere, welche davon keinen Gebrauch zu machen gedenken, die Plätze an den Tischen für die Tischgenossen räumen. 12) Die Passagiere sind für alle Beschädigungen, welche sie an den Effekten und Möbeln der Schiffe oder an den Schiffen selbst anrichten sollten, verantwortlich und Ersatz dafür schuldig. Die auf den Dampfschiffen vorhandenen Bücher, Journale und Zeitschriften stehen den Passagieren der beiden ersten Plätze während der Reise zur Verfügung, indessen wird streng auf richtige Zurückgabe derselben gesehen werden. 13) Die Passagiere sind gehalten, ihre Effekten bei Zeiten, vor der Ankunft an einem Bestimmungsorte, bereit zu halten, damit sie ohne Zeitverlust ans Land steigen können; der Kondukteur wird sie zu dem Ende so viel als möglich von der nahen Ankunft in Kenntniss setzen. 14) Wenn einem Dampfschiffe irgendwo ein unerwartetes Ereigniss begegnet, wodurch die Reise aufgehalten würde, so sollen die Reisenden, wenn das Hinderniss nach drei Stunden noch fortwährt, berechtigt sein, das Passagiergeld für die nichtbenutzte Strecke zurück zu verlangen. Eben dies gilt für Personen, welche Billets gelöst, aber schon drei Stunden lang vergeblich auf die Ankunft oder Abfahrt des Schiffes gewartet haben. Reisende, mit Personalkarten oder unterbrochenen Reisebillets versehen, sind nur zur Benutzung der Schiffe berechtigt, welche sich ihnen darbieten; eine Rückvergütung für solche nicht benutzte Billets kann niemals in Anspruch genommen werden; eben so wenig als für angeblich verlorene Karten.

B. Tarif der Waarenfrachten, so wie der Prämie für nach dem Werthe normirte Gegenstände.

Die Frachten sind in Centimen gestellt und gelten vom Ztr. zu 50 Kilogr. Rheinzölle, Werft-, Waage- und Krahnen-Gebühren werden besonders berechnet.

Die Waaren sind in 3 Klassen getheilt; die erste Klasse bilden die schweren, die zweite Klasse die mittelschweren und die dritte Klasse die leichten Gegenstände.

I. Bei Beförderung durch die Passagier-Dampfboote.

Benennung der Güter.	Von Strasburg und Kehl nach							Von Knielingen nach						
	Knielingen.	Mannheim u. Ludwigshafen	Mainz und Bieberich.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Wesel.	Mannheim u. Ludwigshafen	Mainz und Bieberich.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Wesel.	Kehl und Strasburg.
I. Klasse	50	65	75	100	125	145	160	40	60	85	95	110	120	65
II. -	60	75	85	110	135	155	170	50	70	95	105	120	130	75
III. -	90	115	130	165	205	235	255	75	105	145	160	180	195	115

Benennung der Güter.	Von Mannheim und Ludwigshafen nach							Von Mainz u. Bieberich nach						
	Mainz und Bieberich.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Wesel.	Knielingen.	Kehl und Strasburg.	Koblenz.	Köln.	Düsseldorf.	Wesel.	Mannheim u. Ludwigshafen	Knielingen.	Kehl und Strasburg.
I. Klasse	40	60	70	85	95	45	95	40	60	70	85	45	75	120
II. -	50	70	80	95	105	55	105	50	70	80	95	55	85	130
III. -	75	105	120	145	160	85	160	75	105	120	145	85	130	195

I. Bei Beförderung durch die Passagier-Dampfboote.

Benennung der Güter.	Von Koblenz nach							Von Köln nach						
	Köln.	Düsseldorf.	Wesel.	Mainz.	Mannheim u. Ludwigshafen	Knielingen.	Kehl und Strasburg.	Düsseldorf.	Wesel.	Koblenz.	Mainz.	Mannheim u. Ludwigshafen	Knielingen.	Kehl und Strasburg.
I. Klasse	40	50	65	45	75	105	165	25	40	45	75	100	130	190
II. -	50	60	75	55	85	115	175	35	50	55	85	110	140	200
III. -	75	90	115	85	130	175	265	55	75	85	130	165	210	300

Benennung der Güter.	Von Düsseldorf nach							Von Wesel nach						
	Wesel.	Köln.	Koblenz.	Mainz.	Mannheim u. Ludwigshafen	Knielingen.	Kehl und Strasburg.	Düsseldorf.	Köln.	Koblenz.	Mainz.	Mannheim u. Ludwigshafen	Knielingen.	Kehl und Strasburg.
I. Klasse	25	35	65	95	120	155	215	35	50	80	110	135	170	230
II. -	35	45	75	105	130	165	225	45	60	90	120	145	180	240
III. -	55	70	115	160	195	250	340	70	90	135	180	220	270	360

II. Bei Beförderung durch die Güterdampfboote oder durch die Schleppkähne: 15 *Centimen pro Zentner weniger als die obenstehenden Frachtsätze.*

III. Für die Beförderung von Geld, Pretiosen, Staatspapieren, so wie für alle nach dem Werthe zu normirende Gegenstände werden die folgenden Prämien erhoben:

Pro Mille.

Von	nach Köln.	Koblenz.	Mainz.	Mannheim.	Strasburg.
Wesel	1	1	1½	2	2½
Köln	—	½	1	1½	2
Koblenz	—	—	½	1	1½
Mainz	—	—	—	½	1½
Mannheim	—	—	—	—	1

Minimum.

Von	nach Köln. Cts.	Koblenz. Cts.	Mainz. Cts.	Mannheim. Cts.	Strasburg. Cts.
Wesel	100	100	150	200	250
Köln	—	75	100	150	200
Koblenz	—	—	75	100	150
Mainz	—	—	—	75	150
Mannheim	—	—	—	—	100

Fraktionen über Tausend werden für volle Hunderte gerechnet.

Bedingungen.

1) Für die nicht genannten Brückenstationen gelten die Sätze der genannten vorhergehenden, resp. der folgenden Station. Mit Kahnstationen wird kein Güterverkehr unterhalten. 2) Veranlassen Zollformalitäten oder unfreiwillige Vorkommnisse eine Ausladung unterwegs, so erfolgt diese auf Gefahr und für Rechnung des Empfängers, resp. des Versenders; auch ist in solchen Fällen die Verwaltung befugt, die Güter zur Disposition des Versenders oder Adressaten zu stellen, wogegen die Fracht nur für die durchlaufende Strecke berechnet wird. 3) Die Annahme der Güter erfolgt an der Landestelle; die Abnahme gleichzeitig mit der Verwiegung; ist diese geschehen, liegt das Gut für Rechnung des Adressaten. Wo keine Verwiegung auf öffentlicher gesetzlicher Waage Statt findet, muss die Abnahme gleich nach der Anmeldung erfolgen. Spätere Reklamationen, gleichviel welcher Art, können keine Berücksichtigung finden. 4) Die Verwaltung, welche für zweckmässige Behandlung und gute Einladung der Güter sorgen wird, haftet nicht für Leckage,

Bruch und innere Beschädigung. Mindergewicht bei Fischen und Waaren, welche dem Eintrocknen und Verstauben unterworfen sind, wird nicht vertreten, bei andern Waaren nur die Differenz, welche ein Prozent des Gewichts der Gesammtmasse der ganzen Partie, ohne Rücksicht auf das Detailgewicht, übersteigt. Fracht und Rheinzoll müssen nach dem bei der Versendung deklarirten Gewichte bezahlt werden; für zu wenig deklarirtes Gewicht ist die Direktion befugt, die dreifache Fracht als konventionelle Entschädigung zu erheben. 5) Für Feuer- oder Wasserschaden wird in keinem Falle, ausser dem einer erwiesenen Böswilligkeit von Seiten der Bediensteten der Gesellschaft, Gewähr geleistet; eben so wenig ist die Gesellschaft verantwortlich für Schaden, welcher aus eigner Mangelhaftigkeit der Kolli entspringt. 6) Bei Waarenversendungen unter Begleitscheinen ist die Gesellschaft nur dann für die aus einer Plombageverletzung entstehenden Folgen verantwortlich, wenn die Waaren einer speziellen Revision unterlegen haben, und wenn zugleich bei der Verschnürung *a*) gute, starke und dreidrähtige hanfene Kordel verwendet, und *b*) diese so angelegt worden ist, dass sie vor Zerreibung und Verletzung geschützt ist. In Fällen, wo ein Strafverfahren wegen Plombageverletzung, wofür die Gesellschaft nicht verantwortlich wäre, einträte, wird die betreffende Waare nicht abgeliefert, bis entweder das Strafverfahren, resp. die Strafe, erledigt ist, oder bis sich der Absender, resp. der Empfänger, in genügender Weise zu dieser Erledigung anheischig gemacht hat. 7) Bei Versendung von Gütern, welche in keiner bestimmten Waarenklasse vorkommen, wird die Fracht der III. Waarenklasse erhoben, es sei denn, dass eine anderweite Einigung Statt gehabt hätte. 8) Eilgüter, für welche eine Frachtzulage von 25 Prozent bezahlt wird, haben in der Beförderung den Vorzug. 9) Kolli von Waaren unter Einem Zentner zahlen so viel, wie ein Zentner der betreffenden Waarenklasse. Die Rheinzollgebühren werden für alle Distanzen ratirlich berechnet. 10) Nicht zulässig sind Gifte und leicht brennbare Stoffe; desgleichen auf den Passagierbooten übeln Geruch verbreitende Waaren, und während der Sommerzeit auch Oel und Fettwaaren. 11) Für Nachnahmen wird eine Provision (Faktage) von Einem Prozent erhoben; das Minimum der Provision ist auf 5 Centimen festgesetzt. Nachnahmen auf Güter, in Belgien oder Holland nach Orten oberhalb Köln, durch Vermittelung kölnischer Häuser übernommen, sind von dieser Provision (Faktage) befreit, wenn die Nachnahmen aus der Fracht der Uebernahmspreise bestehen. Die Nachnahmen werden nur nach Eingang vergütet.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den verschiedenen Jahren seines Bestehens.

Da keine Jahresberichte gedruckt werden, sondern nur in

den gewöhnlichen alle Jahre stattfindenden Generalversammlungen, denen nur stimmfähige Aktionäre beiwohnen dürfen, für diese zum Vortrage kommen und grundsätzlich keine weitere Verbreitung erhalten, so sind wir nur im Stande, nachstehende Zusammenstellung zu geben:

Jahr.	Reisende.	Zentner Waaren.
1827	18624	57135
1828	33352	83292
1829	42942	142452
1830	52850	181442
1831	60105	180321
1832	71572	103996
1833	97971	213912
1834	114003	137163
1835	113447	181075
1836	136961	151503
1837	153381	202158
1838	211391	201949
1839	323903	207183
1840	460946	259797
1841	fehlen die Angaben.	
1842	567809	263204
1843	618200	364602

Für die im J. 1843 beförderten Passagiere und Güter wurden eingenommen: 384790 Thlr. Passagiergeld und 162294 Thlr. Güterfrachten. Unter den Frachtgütern sortiren 56000 Thlr. Rheinzoll-Gebühren, so dass für die eigentlichen Frachtgelder nur 106294 Thlr. blieben. Die Frequenz der Schiffe hat sich, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, von Jahr zu Jahr vermehrt, und haben hierzu sehr viel die ermässigten Tarifpreise, die stets fortgeschrittene grössere Bequemlichkeit und Schnellfahrt der Dampfboote, so wie die vermehrten Fahrten und das gestiegene Reisebedürfniss beigetragen. Ausser der sub 3. erwähnten Amortisationssumme für die Schiffe wurden den Aktionären aus dem Ertrage des Dienstes 5 Prozent Zinsen vom Einlage-Kapital, so wie die Hälfte des letzteren als Dividende vor und nach zurückbezahlt. Bei solchen enormen Leistungen und bei der grossen Ausdehnung des Geschäfts ist es daher nicht zu verwundern, wenn ausser dem Aktienkapitale noch anderweite Geldmittel in Anspruch genommen werden mussten. Diese belaufen sich auf ungefähr 400000 Thlr. und müssen von der Gesellschaft noch gedeckt werden. Das Bekanntwerden dieses Mehrbedürfnisses hat aber auf den Kours der Aktien so nachtheilig eingewirkt, dass dieselben, früher kaum zu 120 zu bekommen, jetzt willig zu 97 zu haben sind.

M. Niederländische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1. Geschichte des Unternehmens.

Die Idee, dem Rheine die Wohlthat der Dampfschifffahrt zuzuwenden, ging zuerst aus den Niederlanden hervor*). In Antwerpen bildete sich unter der Firma Biart, Oreille & Comp. eine Gesellschaft, um eine Dampfschifffahrt zwischen Antwerpen und Köln zu errichten; sie liess zu diesem Zwecke ein Schiff „die Hoffnung von Antwerpen" bauen, welches aber den Erwartungen nicht entsprach, da die Maschine in demselben ganz misslungen war. Eine andere in Rotterdam im J. 1822, unter der Firma von Vollenhofen, Dutilh & Comp. entstandene Dampfschifffahrts-Gesellschaft, war in ihren ersten Versuchen glücklicher. Sie erbaute das Schiff „der Niederländer" und der Erfolg war so günstig, dass sie, nach Verlauf eines Jahres, ihren Wirkungskreis auszudehnen und einen Aktien-Verein zu bilden beschloss, dessen, von dem Könige der Niederlande alsbald genehmigte Statuten, zur Theilnahme, auch der Handelskammer in Köln mitgetheilt wurden. Aus jener Gesellschaft ging die Neederlandsche Stoomboot-Maatschappy hervor. Es lag damals zunächst nur in der Absicht, der Segelschifffahrt auf dem Niederrheine einen neuen Aufschwung zu geben, durch eine angemessene Konkurrenz sowohl, als durch die Mittel, die Lastschiffe, bei ungünstigem Winde, über die von Leinpfaden entblössten Stromstrecken fahren zu können. Wie gross, in ihrer Selbstständigkeit einmal die Dampfschifffahrt auf dem Rheine dastehen würde, das wurde noch nicht geahnet. — Die Sache nahm unterdessen einen sehr günstigen Fortgang. Die Königl. Handelskammer zu Köln, um im Interesse des von ihr vertretenen Handelsstandes, eine möglichst kräftige Einwirkung auf die rasche Ausdehnung des Instituts ausüben zu können, betheiligte sich bei demselben durch so viel Aktien, als noch zu erlangen waren, und schon im J. 1825 konnten regelmässige Fahrten zwischen Köln und Rotterdam eingerichtet werden. Diese wurden in den folgenden Jahren einerseits bis Mainz und Mannheim, andererseits bis Antwerpen ausgedehnt und sogar ein direkter Dienst mittelst des Dampfschiffes „Batavier" zwischen Rotterdam und London eingerichtet. In dieser Ausdehnung besteht das Unternehmen noch gegenwärtig.

---

*) Früher hatten zwar schon die Engländer Wager und Watt, jener mit dem Dampfschiffe „Prinz von Oranien", dieser mit der „Caledonia" einen Versuch gemacht, die Dampfschifffahrt auf den Rhein zu verpflanzen, allein mit so ungünstigem Erfolge, dass sie auf die Ausführung verzichteten; z. v. Lachenwitz, Handbuch für Reisende mit Dampfschiffen von Loudon bis Strassburg, Köln 1836.

Ueber

2. Inhalt des Statuts

können wir nur mittheilen, dass durch Königl. Beschluss vom 12. Jan. 1843 eine Aenderung desselben bewilligt ist. Die Gesellschaft kann danach einen regelmässigen Dampfboot-Dienst in und ausser Holland auf allen Plätzen einrichten, wo sie es für zweckmässig erachtet, ferner auch für andere Gesellschaften oder Personen Dampf- oder andere Maschinen liefern. Sie kann in einer ausdrücklich dazu ausgeschriebenen Generalversammlung, worin mehr als die Hälfte der Aktien repräsentirt wird, mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der Stimmen die Auflösung der Gesellschaft beschliessen. Das Kapital der Gesellschaft soll als Maximum auf 3 Millionen Fl. in 6000 auf Namen lautenden Aktien à 500 Fl. gebracht werden können. Die gewöhnliche Generalversammlung wird jährlich in Rotterdam gehalten, und zwar gegen Ende Sept.

In Beziehung auf

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe

vermögen wir nichts anzugeben, indem die Direktion dem widerholten Wunsche, uns Mittheilungen in Bezug hierauf zu machen, nicht entsprochen hat; obgleich dieselbe derartige Mittheilungen in Aussicht stellte. Bei dieser Gelegenheit dürfen wir es nicht unterlassen, den Direktionen sämmtlicher anderen Dampfschifffahrts-Gesellschaften angelegentlichsten Dank für die grosse Bereitwilligkeit zu sagen, mit welcher sie unserem Gesuche nachgekommen sind.

Im Ganzen sollen 25 Dampfschiffe im Dienst sein; von diesen betreiben 24 Boote die Fahrten zwischen Mannheim, Rotterdam und Antwerpen, während ein Boot „der Batavier“ von 200 Pferdekraft mit Niederdruckmaschine, seinen Lauf bis London richtet. Die 5 besten Boote sind: „Prinz Emil“, „Wilhelm II“, die „Neue Waat“, „der Niederländer“, und „Prinz Joinville“. Die übrigen sind alt und sollen von geringerem Werthe sein.

Zu erwähnen wäre hier noch die Maschinenfabrik und Schiffswerfte (Fyenoordt, früher Pesthaus genannt), wo die Fahrzeuge der Maatschappy gebaut werden; sämmtliche Bestandtheile eines Schiffes, bis auf den kleinsten einzelnen Theil, werden von dieser der Gesellschaft gehörenden Fabrik selbst verfertigt. 1200 Menschen finden täglich hier Beschäftigung. Der Flor dieser Anstalt ist stets im Wachsen, was man der umsichtigen Leitung des Direktors Röntgen mit verdankt.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

In den Sommermonaten fahren die Schiffe jeden Tag nach Koblenz, Bonn, Köln, Düsseldorf über Nymwegen oder Arnheim direkt bis Rotterdam, jeden Dienstag direkt nach London, jeden Sonntag von London, und wöchentlich viermal direkt über Rotterdam nach Antwerpen.

Abfahrt von Frankfurt a. M. auf der Eisenbahn Morgens um 6½ Uhr über Mainz und noch um 9 Uhr über Bieberich. Personen-Billets, in Frankfurt genommen, geniessen Bevorzugung. Die Frachten für Güter sind nach folgendem Tarife gestellt: Von Frankfurt a. M. aus 100 ℔. Zollgewicht einschliesslich des Rheinzolles

bis nach	Koblenz.	Neuwied.	Bonn.	Köln.	Düsseldorf.	Duisburg und Wesel.	Emmerich.	Arnheim, Nymwegen und Rotterdam.	Amsterdam.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	fl. kr.
für die I. Klasse	31	33	34	37	40	44	50	52	1 12
- - II. -	35	37	38	40	53	47	54	57	1 17
- - III. -	42	46	48	49	54	1 fl. 2 k.	1 fl. 20 k.	1 fl. 22 k.	— —

5. Ergebnisse des Unternehmens in den verschiedenen Jahren seines Bestehens.

Hierüber ist uns aus den unter 2. und 3. angeführten Gründen hier nichts zu sagen.

N. Rhein- und Yssel-Dampfschifffahrt.

In alten Zeiten vermittelte Amsterdam die niedere Rheinfahrt über die Yssel; allein dieser Rheinarm versandete, und Kanäle, wie der über Utrecht, von Dampfschiffen nicht befahrbar, ersetzten den Fluss nur unvollkommen. Amsterdam stand daher gegen Rotterdam im Nachtheile, der nothwendig um so mehr hindernd auf seinen Handel einwirken musste, als bis zum Jahre 1837 keine direkte Dampfschifffahrt zwischen Amsterdam und Köln existirte. Um diesem Nachtheile, wenigstens in etwas zu begegnen, und zugleich Vortheile für den Handel und den Ackerbau von Oberyssel zu erwirken, bildete sich im J. 1837, unter dem Vorsitze des Gouverneurs der letzteren Provinz, zu Deventer eine Gesellschaft, welche sich die Einrichtung einer regelmässigen Dampfschifffahrt von Amsterdam nach Kampen über den Südersee, von da über die Yssel nach Arnheim und weiter nach Köln etc. zum Ziel setzte. Im J. 1838 erfolgte die Kon-

zession derselben; zugleich wurde die Stadt Kampen zur Aufnahme einer Anleihe von 30000 fl. ermächtigt, um ihrerseits an dem Unternehmen Theil nehmen zu können. Die Fahrten zwischen Köln, über Arnheim und Kampen nach Amsterdam begannen hierauf im J. 1839 und sind dieselben seit dieser Zeit regelmässig fortgesetzt worden. Ueber die andern Verhältnisse des Unternehmens haben wir keine Auskunft erhalten können; wir theilen deshalb nur noch schliesslich etwas über die Fahrteneintheilung in den Sommermonaten mit. Die Schiffe der Gesellschaft fahren: Von Amsterdam nach Kampen (den Mittwoch ausgenommen) täglich Morg. 6 Uhr; von Kampen nach Amsterdam (den Dienstag ausgenommen) täglich Nachmittags 1½ Uhr; von Kampen nach Arnheim und Köln, jeden Montag, Donnerstag und Sonnabend Mitt. 12Uhr; von Arnheim nach Düsseldorf und Köln, jeden Sonntag, Dienstag und Freitag Morg. 7 Uhr; von Köln nach Arnheim und Amsterdam, jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Morg. 6 Uhr; von Arnheim nach Kampen und Amsterdam, jeden Sonntag, Dienstag und Freitag Morg. 5 Uhr.

Die von Münster nach Enschede, und von Enschede nach Münster fahrenden K. Pr. Personen-Posten sind zu Enschede in Verbindung mit dem täglich über Zwolle nach Kampen und Gröningen fahrenden Eilwagen, welcher vor Abfahrt des Bootes nach Amsterdam zu Kampen eintrifft und nach Ankunft des Bootes von Amsterdam zu Kampen, von dort abfährt, desgl. der Postkurs nach Denekamp u. Lingen. — Zu erwähnen wäre hier noch, dass zwischen Amsterdam und Bremen das 165 Last grosse Dampfschiff „Koning Willem II“ fährt; zwischen Amsterdam und Hamburg machen die Dampfschiffe „de Buers‘, und „Willem de Erste“ regelmässige Fahrten.

O. Ausser den Dampfschiffen der „Niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft fahren auf den Binnenwässern in Holland folgende Dampfschiffe.

	Ist im Besitze von	Länge.	Breite.	Tiefgang.	Pferdekraft.	In Dienst gekommen.
Von Nimwegen n. Rotterdam:		F.	F.	F.		
Willem de Eerste . . .	einer Schiffergesellschaft.	130	17	3	60	1824
		Das Schiff ist vor einigen Jahren neugebaut.)				
de Königin		120	18	3¼	70	1834

	Ist im Besitze von	Länge.	Breite.	Tiefgang.	Pferdekraft.	In Dienst gekommen.
		F.	F.	F.		
Von Herzogenbusch n. Rotterdam:						
Stad Rotterdam	Schiffern.	110	16	3½	30	1826
Stad Bosch	dto.	112	17	3	50	1834
V. Heusden n. Rotterdam:						
Stad Heusden	dto.	115	17	3	50	1839
Von Gorcum n. Middelburg:						
Stad Gorcum	Privaten.	130	22	4	80	1840
J. van Arcel	einer Aktien-Gesellschaft.	130	20	3	70	1842
(Ein zweites Schiff im Bau wird künftig von Herzogenbusch ausfahren.)						
Von Dordrecht n. Rotterdam:						
Eendragt	Schiffern.	110	17	4	40	1823
Von Moerdyk n. Rotterdam:						
Prins Frederik	dto.	98	16	3	30	1837
Von Middelburg n. Rotterdam:						
Princess Marianne . . .	einer Ak-	120	22	4½	70	1830
De Zeeland	tien-Ges.	130	22	4½	70	1840
Von Briel n. Rotterdam:						
Julia	Schiffern.	85	16	3¼	30	1836
V. Rotterdam n. Vreeswyk:						
Erasmus	einem Privaten	110	14	3	40	1842
Von Rotterdam n. Gouda:						
De Stad Gouda	dto.	110	16	3	40	1842
Von Hellvoet n. Brouwershaven:						
Kinderdyk	einem Schiffs-	124	24	8	140	1843
(Schleppschiff, um schwere Seeschiffe aus und in See zu bringen.)	baumeister.					

Ausserdem gehen Dampffähren bei Rotterdam über die Maas und bei Willemsdorf über das Moerdyk. — Ein Dampfschifffahrts-Unternehmen mit zwei eisernen Schiffen von Rotterdam auf Antwerpen erstickte vor einigen Jahren im Entstehen, und jetzt

wird diese Fahrt nur noch von der Niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft betrieben. — Die fünf erstgenannten Schiffe sollen Rechnung geben, auch die von Middelburg ziemliche Geschäfte machen und das von Dordrecht sein regelmässiges Auskommen finden. Von allen übrigen, mit Ausnahme des Schleppschiffs „Kinderdyk", welches sehr gut rentirt, lässt sich nicht viel sagen. — In Belgien bestehen nur zwei Dampfschifffahrts-Gesellschaften, wovon eine in Antwerpen, die andere zu Lüttich ihren Sitz hat. Die erstere fährt zwischen Antwerpen und Rotterdam, so wie zwischen Antwerpen und London; die andere auf der Maas, zwischen Lüttich und Mastricht. Eine dritte Gesellschaft hat sich gegenwärtig zu Mastricht organisirt, um regelmässige Fahrten zwischen Mastricht und Venloo zu unternehmen.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe u. s. w. an der Rheinstrecke von Mannheim nach Rotterdam.

a) Mannheim, ist unter dem Abschnitt „Badensche Eisenbahnen" beschrieben.

b) Worms, am l. U., 9200 Ew.; bedeutende Lederfabrik, Zichorien- und Oelseifenfbk., Oelmühlen, starker Weinbau und berühmte Weine (Liebfrauenmilch, Katterlöcher); Schifffahrt, Handel mit Wein, Oel, Getreide, Holz u. s. w. Sehenswerth; Trümmer des Thurmes Lug-ins-Land, wobei ein bekannter Wein gl. N. wächst; Dom, eins der schönsten Baudenkmale Deutschlands, Dreifaltigkeitskirche, Stadthaus, Synagoge, Liebfrauenkirche. In den Umgebungen: Herrensheim, Schloss der Familie Dalberg, Lutherbaum, Rheinau, Rosengarten. Gasth.: Schwan, Adler, Ross, Römer, Pfau.

c) Gernsheim, am r. U., 3000 Ew., Fischfang, Schiffbau, lebhafter Verkehr, namentlich in Getreide; Pfarrkirche, Rathhaus, Standbild des Peter Schöffer. Gasth.: Lamm, Karpfen.

d) Oppenheim, links, 2600 Ew., Weinbau, Kalk-, Pflasterstein-, Thon-Gruben, und ziemlicher Verkehr. Stiftskirche, Ruine Landskron, Rathhaus. Gasth.: Kanne, Wilder Mann.

e) Mainz, z. v. Taunus-Eisenbahn.

f) Bieberich, z. v. Taunus-Eisenbahn.

g) Nieder-Walluf, rechts, nass., 800 Ew.; bedeutende Landhäuser und schöne Umgebungen; Rauenthaler Wein. Gasth.: Engel.

h) Ellfeld (Eltville), rechts, nass., 2000 Ew., Burgruine, schöne Landhäuser; Gasth.: Rose, Krone, Hirsch. In der Nähe, Wallfahrtsort Kidrich mit Ruine Scharfenstein; Gräfenberger Wein. Gasth.: Engel.

i) Nieder-Ingelheim, links, ¼ M., hess.; Obelisk mit ausser-gewöhnlich schöner Aussicht; Gasth.: Post; bekannter Rothwein.

k) Erbach, rechts, nass., 900 Ew. mit schönen Landhäusern, namentlich des Grafen Westphalen-Fürstenberg; Rheinau; in der Nähe der Steinberger und Markebrunner Wein.

l) Geisenheim, rechts, nass., 2500 Ew., einer der lieblichsten Orte des Rheingau's, am hier 2000 F. breiten Rhein; mit einer Menge der schönsten Landhäuser und Schlösser. Bekannter Wein, namentlich Sorte Rothenberger. Gasth.: Schöne Aussicht, Stadt Frankfurt, Krone, Schwan. ½ M. landeinwärts auf einer Anhöhe Schloss Johannisberg, mit weiter Fernsicht und berühmtem Wein.

m) Rüdesheim, rechts, nass., 2400 Ew., 4 Ritterburgen; weit bekannter Wein; Gasth.: Engel, Adler, Darmstädter Hof. Schwan. Am l. U. Dorf Kempten mit Rochusberg und Kapelle; Pechsiederei, Baumw,- Masch-.Spinnerei. Scharlachberger Wein. Auf dem Landwege nach

n) Assmannshausen, rechts, nass., 600 Ew., Gasth.: Krone, Anker; Wein von grossem Ruf; — der Niederwald mit Fernsichten von seltener Schönheit.

o) Bingen, links, hess., 5100 Ew., am Einflusse der Nahe (steinerne Brücke) in den Rhein, ausgezeichnet schön belegen. Fabriken in Tabak, Leder, Leim, Senf, Wachsbleiche. Dampfmühle; Weinbau, lebhafte Schifffahrt und Handel, namentlich mit Wein und Getreide. Sehenswerth: Stadtkirche, Mäusethurm im Rhein, Trümmer der Burg Klopp, Elisenhöhe. Gasth.: Weisses Ross, Hôtel de Bellevue, Hôtel Victoria.

p) Burg Rheinstein, links, pr., wunderbar schöne Besitzung des Prinzen Friedrich von Preussen.

q) Lorch, rechts, nass., 1700 Ew., mit stattlichen Häusern und von Ruinen umgeben; Gasth.: bei Mergler und in der Lilie.

r) Bacharach, links, pr., 1700 Ew.; guter Weinbau, Bierbrauerei, lebhafte Schifffahrt; im Mittelalter Stapelplatz des Weinhandels, Burg Stahleck, Ruine der St. Wernerskirche, reformirte Kirche. Gasth.: Post, Rad.

s) Kaub, rechts, nass., 1400 Ew., Weinbau, Schieferbrüche, Schifffahrt; Ruine Gutenfels. Gasth.: Nassauer Hof, Grüner Wald.

t) Oberwesel, links, pr., 2700 Ew.; Liebfrauenkirche, St. Martinskirche, Ruine Burg Schönberg des Prinzen Karl von Preussen. Gasth.: Trierscher Hof, Rheinischer Hof, Goldner Pfropfenzieher. Von hier ab bis

u) St. Goar, links, pr., 1300 Ew., starker Lachsfang; Ruine Rheinfels. Gasth.: Lilie, Post, Grüner Wald, Wilder Mann.

v) Boppart, links, pr., 3400 Ew., Fabriken in Baumwollwaaren und Pfeifen, Weinbau; Schifffahrt, Handel, namentlich

mit Fassdauben und Holzkohlen. Wasserheilanstalt Marienberg, Kalvarienberg mit vortrefflicher Fernsicht.

w) Marksburg, sehr wohl erhaltene mittelalterliche Burg auf freistehendem hohen Felsen, rechts, nass.

x) Braubach, rechts, nass., 1300 Ew.; Strasse nach Ems; in der Nähe Kupfer- und Silbererze und Schmelzöfen.

y) Rhense, links, pr., 1900 Ew.; Königstuhl.

z) Ober-Lahnstein, rechts, nass., 1600 Ew., Wein-, Gartenbau; Gemäldesammlung; Ruine Lahneck, Lahnmündung mit den Resten der Johanniskirche; an der Lahn das Eisenwerk Hohenrein.

aa) Stolzenfels, wiederhergestellter alter grossartiger Bau am l. U., der Lahnmündung gegenüber, die schönste Lage und eine der schönsten Aussichten von allen Burgen am Rhein; Eigenthum des Königs von Preussen.

bb) Koblenz, links am Einflusse der Mosel, mit dem Militair 18000 Ew., steinerne Brücke über die Mosel mit vorzüglicher Aussicht, wie denn überhaupt die Stadt höchst anmuthig belegen ist. Fabriken in Blechwaaren, Tabak, Baumwollgeweben, Leder, Dampfmühle, bedeutender Schiffverkehr, Freihafen; lebhafter Handel mit Wein, Kolonialwaaren u. s. w. auf Rhein, Mosel, Lahn und zu Lande. Die Gesammtsumme aller durch die Schifffahrt eingeführten Waaren war 1844: 1,429557 Zollztr., die Ausfuhr 612204 Zollztr.

Auf Segelschiffen wurden eingeführt:

1) von Amsterdam in 16 Rangschiffen	23993	Ztr.
2) - - Rotterdam in 12 -	13946	-
3) auf der Mosel Gyps, Kalk u. s. w., und an Saarkohlen	577500	-
4) von der Ruhr, Kohlen	138500	-
5) von der Lahn in 33 Rangschiffen und 144 Schiffen ausser der Tour	63050	-
(Mineralwasser, Früchte, Eisen, Braunstein.)		
6) Einfuhr mittelst der Dampfboote	108323	-

Ausfuhr auf Segelschiffen:

1) nach Rotterdam und Amsterdam in 25 Rangschiffen und 42 Schiffen ausser der Tour . .	162280	-
(Mineralwasser, Thonerde, Steingut, Glas, Trass, Mühlsteine, Tufsteine aus den Gruben bei Andernach, Kalk, Wachholderbeeren).		
2) nach der Lahn	26370	-
3) auf der Mosel (Gussmasseln, Bauholz, Thonerde, Braunstein.)		
4) Ausfuhr mittelst der Dampfboote	33119	-

Das Rheinzollamt passirten 1842: 2,739365 Ztr. zu Thal, und 3,744248 zu Berg. Sehenswerth: Residenzschloss, Telegraph, Stadthaus, Kastorhof, St. Kastorkirche, Liebfrauenkirche, altes Kaufhaus, alte Burg; Incunabeln- und

Gemälde-Sammlungen, Münzkabinette. In den Umgebungen: der Kuhkopf mit ausgedehnter Fernsicht, der Karthäuserhof, Wasserheilanstalt am Laubach, Metternich, Bassenheim mit Schloss, Kamillenberg mit schöner Aussicht. — Gasth.: 3 Schweizer, Riese, Belle Vue, Pariser Hof, Trierscher Hof, Kölnischer Hof, Kronprinz von Preussen am l. Moselufer.

cc) Ehrenbreitstein, am r. U., starke Feste, mit Koblenz durch eine 1100 F. lange Schiffbrücke verbunden, auf fast senkrechter Felshöhe 360 F. über dem mittleren Rheinspiegel und unter demselben an den Fluss gedrängt, Thal-Ehrenbreitstein, 2300 Ew. Weinbau, Gesundbrunnen. Gasth.: Weisses Ross.

dd) Engers, rechts, 900 Ew., Schloss mit sehenswerthem Park.

ee) Neuwied, rechts, 5900 Ew., worunter viele Herrnhuter und Mennoniten, Quäker u. s. w.; Verfertigung lackirter Waaren, Gesundheitsgeschirrs von verzinntem Eisenblech, von Oefen, Fliessen, Seife, Handschuhen, Pfeifenköpfen, Tabak, Kunsttischler-, Galanterie- und Leder-Arbeiten, Brauereien, überhaupt viel Gewerbfleiss. Schönes Schloss mit den Sammlungen des Prinzen Maximilian von Neuwied; Sammlung römischer Alterthümer; Konchilien-Kabinet; Jagdschloss Monrepos mit schöner Fernsicht. — Gasth.; Goldner Anker, Wilder Mann, zur Brüdergemeinde.

ff) Andernach, links, 3300 Ew., Mineralquelle, Handel mit Mühlsteinen, Backofensteinen, Tuffsteinen, Trass, Pfeifenthon, Holzhandel (Zusammensetzung der kleineren Flösse zu der bedeutenden Grösse, welche man auf den holländischen Gewässern sieht). Viele Reste alter Bauwerke, römisches Thor, Ruinen der Pfalz, Pfarrkirche, Thurm, Judenbäder unter dem Rathhause. Gartenanlagen am Kirchberg; grosse Sohllederfabrik zu St. Thomas. Gasth.: Lilie, Russischer Hof, Karpfen.

gg) Sinzig, links, 1850 Ew.; oberhalb das vormalige Nonnenkloster St. Helenæ; schöne aus Tuffstein erbaute Pfarrkirche. Gasth.: Stern, Krone. Unterhalb der Stadt Einfluss der Ahr, welche durch ein schönes Thal hinströmt; bekannter Rothwein, Ahrbleicher.

hh) Linz, rechts, 2550 Ew.; lebhafter Handel mit Landesprodukten, z. B. Wein, Pottasche, Eisen, Kupfer, Blei; Pfarrkirche. Gasth.: Nassauer Hof. — Im Thale, Vitriolfabrik, Braunkohlenwerk, Eisenhütte; Basaltbruch Mindeberg.

ii) Remagen, links, 1800 Ew.; Pfarrhof; auf einem Felsen daneben die vormalige Probstei Apollinarisberg. Gasth.: König von Preussen.

kk) Unkel, rechts, 700 Ew., malerische Lage; Basaltbrüche; im Rhein der Unkelstein.

ll) Oberwinter, links, 700 Ew., Weinbau, Schifffahrt; bezaubernde Ansicht des Siebengebirges.

mm) Rolandswerth, links, 300 Ew., Gasth.: Groyen. Darüber die Ruine Rolandseck und gegenüber die Inseln Nonnenwerth und Grafenwerth.

nn) Königswinter, rechts, 2000 Ew.; bedeutende Trachytsteinbrüche, woraus für etwa 30000 Thlr. rheinabwärts gehen. In der Nähe das berühmte Siebengebirge; Drachenfels, Löwenberg mit vortrefflicher Fernsicht. Gasth.: Europäischer Hof, Berliner Hof.

oo) Godesberg, links, 1600 Ew.; mit schöner Ruine gl. N., der Prinzessin von Preussen gehörig; oberhalb draitscher Bad, unterhalb das Hochkreuz.

pp) Bonn, z. v. Bonn-Kölner Eisenbahn.

qq) Wessling, links, 1000 Ew.; bedeutende Sohllederfabk.

rr) Köln, z. v. Rheinische Eisenbahn.

ss) Deutz, rechts, 3000 Ew., Köln gegenüber, Schiffbrücke; Seidenzeug-, Spielkarten-Fabk.; Porzellanmalerei. Gasth.: Bellevue, Prinz Karl.

tt) Mühlheim, rechts, 5000 Ew., Obst-, Weinbau, Seiden-, Baumwollen-, Tabaksfabk.; Schifffahrt. Im Kreise: Gladbach, 2380 Ew., mit vielen Mühlen, namentlich Papiermühlen, chemische Fabrik, Liqueurfabrik.

uu) Opladen, im fabrikreichen Wupperthale, 2900 Ew.; Woll- und Eisenfabriken. Kreisstadt Solingen, 5300 Ew.; weltberühmter Sitz einer ausgedehnten Eisen- und Stahlwaaren-Fabrikation, z. B. 500000 Dutzend Gabeln und Messer, 200000 Dutzend Scheeren, 300000 Dutzend andere Klingen aller Art.

vv) Hittdorf, rechts, 1700 Ew., Schifffahrt, Speditionshandel.

ww) Urdenbach, rechts, 1300 Ew., bedeutende Wollmanufaktur.

xx) Jons, links, 2000 Ew.; altes Schloss.

yy) Benrath, rechts, schönes Schloss und Park, Wollmanufakturen.

zz) Düsseldorf, z. v. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

aaa) Neuss, links, 8800 Ew., an der neuen Erft und dem Anfange des Nordkanals; Woll-, Baumwoll-, Leder-, Oel-Fabriken; ein Hauptmarkt am Niederrhein, namentlich für Getreide. Stiftskirche. Gasth.: Römischer Kaiser, Rheinischer Hof.

bbb) Kaiserswerth, rechts, 1600 Ew., Hafen, Fähre; Sammetweberei, Trümmer der Kaiserburg.

ccc) Uerdingen, links, 2500 Ew., Sammet- und Baumwollwebereien, Zuckersiederei, Schifffahrt, Steinkohlenhandel nach Holland. Gasth.: bei Dornbusch. 1 M. landeinwärts Krefeld, mit 27000 Ew., zahlreiche Sammet- und Seidenfabriken von grossem Ruf. Gasth.: Wilder Mann, Goldner Anker.

ddd) Duisburg, rechts, ¼ M., in der Nähe der Ruhr, 6700 Ew.; bedeutende chemische Fabriken, Zuckersiederei; Kanal zum

Rhein; Schifffahrt, sehr lebhafter Verkehr, namentlich mit Holland. Gasth.: Post, Rheinischer Hof.

eee) Ruhrort, an der Ruhrmündung, 2800 Ew.; Dampfkesselfabrik, Schiffbauerei, Hafen, Schifffahrt auf Rhein und Ruhr; bedeutender Handel, namentlich mit Steinkohlen. — Im Steinkohlenreviere der Ruhr wurden 1842 aus 70 Gruben durch 3653 Arbeiter, 2,410027 Tonnen Kohlen, zu einem Geldwerthe von 979914 Thlr. gewonnen.

fff) Orsoy, links, 1500 Ew.; Tuchfabrikation.

ggg) Wesel, rechts, am Einflusse der Lippe, starke Festung, 12000 Ew., Woll-, Baumwoll-, Teppich-Manufakturen, Freihafen. Schifffahrt, lebhafter Handel. Kirche mit grosser Glocke. Gasth. bei Dornbusch.

hhh) Xanten, links, 3000 Ew., schön belegen, viele Alterthümer, Kirche mit Gemälden; Webereien. Gasth.: bei Ingenlath.

iii) Rees, rechts, 3300 Ew.; in sehr fruchtbarer Gegend; Baumwoll-Spinnerei. Gasth.: Krone.

kkk) Emmerich, rechts, 5900 Ew., Rheinzollamt, Woll- und Lederfabriken; Schifffahrt, Handel. Gasth.: bei Juppen, bei Küpper. Im J. 1842 sind bei Emmerich an Gütern zu Thal gehend angemeldet: 4,631113 Ztr., zu Berg: 3,381259 Ztr. Ausgehende Hauptartikel sind: Getreide, Steinkohlen, Eisen und Eisenwaaren, Wein, Baumwollgewebe; eingehende: Baumwolle, Twist, Roheisen, geschmiedetes Eisen, Häute, Kaffee, Oel, Oelsamen, Reiss, Tabak, Thran, Zucker.

lll) Lobith, rechts, 800 Ew., niederländisches Grenzzollamt mit bedeutendem Durchgangsverkehr. Im J. 1842 passirten auf dem Rhein zu Thal: 5,904261 Ztr., zu Berg: 3,420669 Ztr.

Bei dem folgenden Orte Pannerden theilt der Rhein sich in die Waal und den Rhein, später Leck genannt. Die Waal fliesst Nymwegen (links) und Thiel (rechts) vorbei und vereinigt sich bei Dreumel mit der Maas, wovon sie den Namen empfängt und sodann, Bommel links, Gorkum rechts und Dortrecht links liegen lassend, nach Rotterdam fliesst, oberhalb welcher Stadt der Leck sich wieder damit vereinigt. Die Dampfschiffe bedienen sich abwechselnd beider Wasserwege.

mmm) Huissen, links, am Rhein, der Ysselmündung gegenüber, 2900 Ew., und

nnn) Arnheim, rechts, mit 11000 Ew.; Fabriken von Seife, Essig, Chemikalien, Oel, Wollstoffen, Baumwollgeweben, Spinnereien und Färbereien. Sehr bedeutender Verkehr, namentlich mit Getreide und Durchgangshandel nach und von Deutschland, welcher durch die Fortsetzung der Amsterdam-Arnheimer Eisenbahn sich noch mehr entwickeln wird. Schenswerth: St. Eusebiuskirche, Regierungsge-

bäude, Provinz-Gerichtshof, das Teufelshaus; in der Umgegend viele schöne Landsitze des Gelderschen Adels Gasth.: Zwynshoofd, Hof van Holland, Sonne.

ooo) Wyk by Duurstede, rechts an der Stelle, wo der Rhein in mehrere Arme: Leck und krumme Rhein, bei Utrecht in den alten Rhein, welcher über Leiden in die Nordsee fällt und in den krummen Rhein bei Muiden in die Zuider-See fliessend, zerfällt; 2300 Ew.; schön belegen in reicher Gegend.

ppp) Vianen, links am Leck, 2600 Ew.; Fabriken in Baumwolle, gebrannten Steinen, Tauen; lebhafter Verkehr.

qqq) Schoonhoven, rechts am Leck, Nieuwport gegenüber, 2700 Ew., Schiffbau, Tauschlägerei, Bleiweiss-, Leder-, Syrop-Fabriken; Verfertigung von Gold-, Silber- und Kupfer-Waaren.

rrr) An der zweiten Wasserstrasse, links neben der Waal, Nymegen, 23000 Ew.; befestigt; Fabriken von Feuerspritzen, Twist, Tücher, Eisenwaaren, Seife, Essig, Salz; ansehnlicher Verkehr, namentlich Durchfuhrhandel. Sehenswerth: St. Stephanskirche, Stadthaus, Klefkenbusch; anmuthige Umgebungen. Gasth.: Hôtel des Pays-Bas, RotterdamerHof, Salm.

sss) Tiel, rechts, 5500 Ew.; in fruchtbarer Gegend; Baumwoll-Spinnerei, Lederbereitung, Schifffahrt und Kornhandel. Sehenswerth: St. Martinskirche, Wäldchen St. Walburg, Plantega. Gasth.: Bellevue.)

ttt) Bommel, links vom Hauptarme der Maas auf einer grossen Insel, welche jener mit einem Nebenarme bildet, 300 Ew.; Obstbau, Fischfang, Schifffahrt. Gasth.: Hof van Gelderland.

uuu) Gorkum, (Gorinchem), rechts, mit 8300 Ew.; befestigt. Fabriken in Seide, Oel, Malz, Leder, Seife; Schiffswerfte, Schifffahrt und Fischfang; Handel, namentlich mit Getreide, Hanf. Sehenswerth: Grosse Kirche, Stadthaus, Haus des Hugo Grotius.

vvv) Dortrecht, links auf einer der vielen durch die Maasarme gebildeten Inseln, an dem Arme Merwe, 20000 Ew.; in direkter Wasserverbindung mit Rhein, Leck und Maas; bedeutender Schiffbau, Holzsägerei, umfangreicher Handel mit Rheinischen Erzeugnissen (Steinkohlen, Wein, Getreide, Oelfrüchten, Trass), namentlich Holz, welches in riesigen Flössen hierher kommt. Einlaufend 300 Seeschiffe von 48000 niederl. Tonnen. Fabriken von Zucker, Salz, Leder, Hüten, Bleiweiss, Bleiwaaren, Lackmus, Seife, Twist, Syrop. Sehenswerth: Grosse Kirche, Augustinerkirche, Börse, Stadthaus, das Haus zu Merwede im Flusse. Gasth. Bellevue, Goldner Löwe.

www) Rotterdam, 80000 Ew., rechts an der Maas, welche

daselbst zur Fluthzeit 16 F. Wasser hat, kann von Seeschiffen, welche nur 15 F. bedürfen, durch den Voorne-Kanal erreicht werden. Fabriken in Baumwolle, Thonwaaren, Schroot, Glas, Zucker, Leder, Tabak, Chemikalien; Färbereien, Salzsiedereien, bedeutende Genevrebereitung; Schiffbau und zugehörige Gewerbe. Gehalt der eingelaufenen Schiffe etwa 300000 niederl. Tonnen, der eigenen Handelsflotte 70000 niederl. Tonnen. Werth der See-Einfuhr etwa 16,000000 Thlr., der Ausfuhr etwa 15,000000 Thlr. Schenswerth: Maschinenfabrik und Dampfschiffbauerei zu Feyenoordt, einer Insel neben Rotterdam; die grosse reformirte Kirche, die Jansenistische Kirche, Stadthaus, Börse, grosse Brücke, das Landhaus von Schieland, Entrepot, Admiralitätshof, Landmagazin, Kriegschiffwerft, Erasmus's Standbild. — Gasth.: Hôtel des Pays-Bas, New Bath Hotel, Hôtel de l'Europe, sämmtlich Onder de Boompijes mit vortrefflicher Aussicht auf den Strom und dessen Verkehr. Die Gesammtlänge des Rheins ist, die Krümmungen mit gerechnet, 190 M.; auf seinem mit Dampfbooten befahrenen Theile ist die Entfernung der Hauptplätze in Wasserstunden wie folgt:

von Strassburg	bis	Schröck (Leopoldshafen)	21	St.
- Schröck	-	Mannheim	18½	-
- Mannheim	-	Mainz	15½	-
- Mainz	-	Kaub	9½	-
- Kaub	-	Koblenz	10½	-
- Koblenz	-	Andernach	5½	-
- Andernach	-	Linz	4½	-
- Linz	-	Köln	12½	-
- Köln	-	Düsseldorf	10½	-
- Düsseldorf	-	Wesel	14½	-
- Wesel	-	Emmerich	9½	-
- Emmerich	-	zum Ausfluss ins Meer	45	-
			177	St.

Seine Breite bei mittlerem Wasserstande ist beispielsweise: bei Strassburg 1100 F., Mannheim 1200 F., unterhalb Mainz 2500 F., vor Bingen 2000 F., bei Koblenz 1200 F., Köln 1300 F., Düsseldorf 1200 F. Die Tiefe ist: zwischen Basel und Strassburg 3—12 F., Strassburg und Mainz 5—24 F., Mainz und Bonn 6—29½ F., Bonn und Köln 6—21½ F., oberhalb Düsseldorf 51 F. Der Ursprung des Rheins liegt 7240 F. über dem Meere, der Bodensee 1255 F., der Rhein bei Basel 752, bei Koblenz 180, bei Wesel 30 F.

Hinsichtlich des Verkehrs ist zu bemerken, dass im J. 1842 von dem Gesammtbetrage der Ladungen 7,125307 Ztr. zu Berg, und 7,370768 Ztr. zu Thal gingen; der Rheinzoll

wurde von 3,200669 Ztr. erhoben, die andern 11,295606 Ztr. waren dem Zolle nicht unterworfen. Von Transitogütern sind in der Gesammtsumme 1,154172 Ztr. begriffen. An den 6 Binnen-Abfertigungsstellen zu Mosel, Ruhrort, Düsseldorf, Köln, Linz, Andernach wurden 12,813839 Ztr. abgefertigt.

VI. Dampfschifffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen.

A. Ulmer Aktien-Gesellschaft für die Dampf- und Ruder Schifffahrt auf der Donau.

1. Geschichte des Unternehmens.

Die von den Ulmer Aktionären gewonnene Ueberzeugung, dass von der Baier.-Würtemb. Gesellschaft nicht mehr die Erfüllung ihrer durch Vertrag und Gesetz verbrieften Wünsche und Hoffnungen, die Donau oberhalb Regensburg bis Ulm mit Dampfschiffen zu befahren, zu erwarten sei, bewirkte, dass ein am 7. Dez. 1839 von einigen derselben gefasster Beschluss: „zur Beförderung der Dampfschifffahrt von Ulm auf der Donau abwärts eine provisorische Gesellschaft zu bilden“ vielfach beifällig aufgenommen und die Gesellschaft am 28. Jan. 1840 bereits definitiv konstituirt wurde. Die Würtemb. Staatskasse und die Ulmer Stadtkasse betheiligten sich namhaft dabei unter der Bedingung, dass die Gesellschaft sich mit der Baierisch-Würtemb. Dampfschifffahrts-Gesellschaft in eine angemessene Verbindung setze, die Leitung und Aufsicht des zwischen Regensburg und Ulm einzuführenden Dampfschifffahrts-Betriebes aber dem Vorstande der Ulmer Gesellschaft verbleibe. Auf den Grund dieser Bestimmungen hin wurde nun unterhandelt und in der am 1—3. März 1840 abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Baierisch-Würtemb. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Regensburg eine Uebereinkunft vorbereitet, wonach die Ulmer neu gebildete Gesellschaft als Filial-Verein der ältern zur Beschiffung der obern Donau mit Dampfschiffen festgestellt wurde. In einer Generalversammlung der Aktionäre des letztern Vereins am 19. Juli 1840 erhielt diese Uebereinkunft nach Maassgabe der Würtemb. Regierung einige Abänderungen, deren gemeinschaftliche Berathung von dem Ausschuss der Regensburger Gesellschaft auf eine zum 13. Dez. 1840 einberufene ausserordentliche Generalversammlung ausgesetzt ward. Da jedoch als Hauptfrage hierbei andere vorher zu bestimmende Punkte, insbesondere der Fortbetrieb der Maschinenfabrik in Regensburg entschieden wer-

den mussten, so beschickte der Ausschuss des Ulmer Filial-Vereins jene ausserordentliche Generalversammlung auch nicht mit Abgesandten. Die Beschlüsse dieser Generalversammlung waren auch nicht der Art, dass sie dem Filial-Verein Hoffnung auf Gelingen seines Vorhabens in Gemeinschaft mit der Gesellschaft in Regensburg gewährten. Dessenungeachtet wurden nach der leitenden Idee der Würtemb. Staatsregierung die Unterhandlungen fortgesetzt, um das für den Filial-Verein nothwendige Maass von Rechten seiner Existenz und Wirksamkeit zu erzielen, und der Ausschuss zu Regensburg brachte entsprechend diese Angelegenheit vor die ordentliche Generalversammlung seiner Aktionäre am 1. März 1841. Hier kam zwischen den Abgeordneten des Ulmer Filial-Vereins und der Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft in Regensburg ein Vertrag zu Stande, der unter dem 8. April 1841 die Genehmigung der Aktionäre des Filial-Vereins in Ulm und am 16. Mai die nachgesuchte K. Würtemb. Staatsgenehmigung erhielt. Auf eine am 13. Juni 1841 an die K. Baier. Regierungskammer des Innern in Regensburg eingereichte Bitte um Genehmigung der K. Baier. Staatsregierung, welche am 21. Sept. 1841 in Erinnerung gebracht wurde, erfolgte aber durch den Ausschuss der Gesellschaft in Regensburg dem Ausschuss des Filial-Vereins zu Ulm unter dem 9. Jan. 1842 die Mittheilung, dass nach einem Erlasse des K. Baier. Ministeriums des Innern vom 29. Nov. 1841 der König von Baiern sich nicht bewogen gefunden habe, dem Gesuche zu willfahren. Nachdem somit die Jahre lang gepflogenen und endlich zum Abschlusse gebrachten Unterhandlungen wieder vernichtet waren, beschloss die Generalversammlung der Aktionäre der neu gebildeten Ulmer Gesellschaft am 23. Jan. 1842 unter dem Namen „Ulmer Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ selbstständig fortzubestehen, die Statuten sachgemäss zu ändern und auf Antrag der Würtemb. Staatsregierung unter die Zwecke auch die Verbesserung der Ruderschifffahrt auf der Donau aufzunehmen. Unterm 9. Nov. 1842 erhielt die Gesellschaft die Konzession zum Betrieb der Dampf- und Ruderschifffahrt auf der Donau, die Staatskasse erhöhte ihre Aktienzeichnung auf 40000 fl. und räumte den übrigen Gesellschafts-Aktien eine Priorität in der Art ein, dass sie 15 Jahre lang auf einen Dividendenbezug für ihre Aktien in so weit verzichtete, als die Dividende der übrigen Aktien nicht über jährliche 4 Prozent beträgt. Die Staatsaufsicht über die statutenmässige Verwaltung der Gesellschaft und ihre Einwirkung auf die allgemeinen Interessen der Schifffahrt und des Handels und Verkehrs wird durch einen Regierungs-Kommissär vermittelt, welcher befugt ist, den Sitzungen des Ausschusses und der Generalversammlung beizuwohnen und von den Gesellschaftsrechnungen und den schriftlichen Verhandlungen des Ausschusses Einsicht zu nehmen. Die Stadtkasse Ulm betheiligte sich unter dem glei-

chen Verzicht wie der Staat mit Aktien im Betrage von 13000 fl. In einer Generalversammlung zu Ulm den 9. Jan. 1843 wurde von den Aktionären beschlossen, die Baier. Staatsregierung nun auch um Konzession zum regelmässigen Dampfschifffahrtsbetrieb auf der Donau zu bitten, auch durch den Ausschuss eine Verständigung mit der Baier. Würtemb. Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Regensburg herbeiführen zu lassen, nachdem der Ausschuss der letztern Gesellschaft in einer Mittheilung an seinen Agenten in Ulm schon seine Ansicht dahin ausgesprochen hatte, das selbstständige Auftreten der Ulmer Gesellschaft verstosse gegen das 40jährige Privilegium der Baier. Würtemb. Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Regensburg. Auf die am 11. Jan. 1843 bei der Baier. Staatsregierung angebrachte Bitte um Konzession, welcher am 2. März 1843 eine von Abgeordneten des Ulmer Ausschusses mit dem Ausschusse zu Regensburg vorläufig getroffene Uebereinkunft folgte, die jedoch Würtemb. Seits nicht beliebt wurde, ward unter dem 23. Mai 1843 dieser Bitte nicht Gehör gegeben, vorzüglich aus dem Grunde, weil für denselben Zweck bereits die Baier. Würtemb. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Regensburg durch Allerhöchste Konzession vom 16. Juni 1836 auf 40 Jahre ausschliesslich in der Art privilegirt worden sei, dass während dieses Zeitraums keine andere Gesellschaft die Eigenschaft eines öffentlichen, für diesen Zweck bestätigten Vereins beigelegt werde, und inmittelst auch Einleitungen zur baldigen Ausführung des Schifffahrtsbetriebes auf der obern Donau durch diese Gesellschaft getroffen worden seien. Der Bau und die Zusammensetzung eines Dampfschiffes, welche der Ingenieur Gâche in Nantes für die Wiener Gesellschaft in Ulm mit Unterstützung der Würtemb. Staats-, der städtischen und der Behörden der Ulmer Dampfschifffahrts-Gesellschaft im Sommer 1843 vornahm und dessen Fahrt nach Wien im November 1843 Bevollmächtigte letzterer Gesellschaft beobachteten, gaben von Neuem die Ueberzeugung der hier und da immer noch beanstandeten Möglichkeit der Befahrung der oberen Donau mit Dampfbooten auf eine vollkommen befriedigende Weise. Nachdem nun mit der regelmässigen Fahrt zu beginnen, die zunächst für den Personen-Transport bestimmt wäre, deswegen nicht möglich war, weil die Baier. Regierung das Gesuch, die Erlaubniss hierzu auf verschiedenen Wegen zu erlangen, bisher entschieden zurückgewiesen hatte, so musste zu einer unregelmässigen Fahrt geschritten werden und man sich zunächst dem Güter-Transporte zuwenden. Daher kam es, dass der Ausschuss sein Augenmerk auf die Einführung der Dampfschleppschifffahrt richtete, jedoch so, dass Personen-Transport dadurch nicht ausgeschlossen ist. Die Plenar-Versammlung der Aktionäre in Ulm am 25. Aug. 1844 adoptirte diese Ansicht und beschloss die Anschaffung eines Dampfschleppschiffes nebst zwei eisernen Schleppkähnen zur Fahrt zwischen

Ulm und Regensburg. Dies wird auch ausgeführt durch den am 30. Nov. 1844 mit dem Hause J. Penn und Son in Greenwich & London abgeschlossenen Vertrag. In Folge dessen ist die Ankunft der bestellten Schiffs- und Maschinentheile in Ulm im Frühjahr 1845 und die Eröffnung der Fahrt selbst zu erwarten.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Zweck der Gesellschaft ist: Die Dampfschifffahrt und eine verbesserte Ruderschifffahrt auf der Donau von Ulm aus herzustellen. Der Sitz der Gesellschaft ist Ulm. 2) Das Aktien-Kapital von 300000 fl. wird durch 3000 Aktien à 100 fl. aufgebracht; die Aktien der Gesellschaft werden auf den Namen der Aktionäre ausgefertigt und in ein Aktien-Grundbuch eingetragen. Nur wer in diesem Grundbuche als Aktienbesitzer eingetragen ist, hat die Rechte und Pflichten eines Gesellschaftsmitglieds. — Aenderungen im Besitze durch Erbschaften oder Cessionen, welche letztere durch einfache, auf die Aktienscheine geschriebene Indossements geschehen können, müssen, wenn sie Beachtung finden sollen, unter Nachweisung des Uebergangs zur Umschreibung im Aktien-Grundbuche angezeigt werden. Kein Aktionär haftet für mehr als für den Betrag seiner Aktien. 3) Jeder Aktionär hat das Recht der Theilnahme an der Verwaltung, mittelst Stimmrecht in den Plenarversammlungen, so wie das Recht der Theilnahme an dem Ertrage des Unternehmens. Wer eine Aktie besitzt, hat ein Stimmrecht; der Besitzer mehrerer Aktien aber hat für jede der ersten 10 Aktien eine Stimme, dagegen für 11 bis 20 Aktien nur 11 Stimmen, für 21 bis 30 Aktien nur 12 Stimmen, und so hat er für je eine bis zehn weitere Aktien immer nur eine weitere Stimme. 4) Jeder Aktionär kann mittelst schriftlicher Vollmacht seine Rechte durch andere Aktionäre vertreten lassen; das Recht der Vertretung fremder Stimmen ist unbeschränkt. Dagegen ist es nur moralischen Personen gestattet, sich durch zwei Bevollmächtigte, welche nicht Aktionäre sein müssen, vertreten zu lassen. 5) Für die Aktien werden keine Zinsen garantirt, sondern sie erhalten die beim Abschlusse der jährlichen Rechnungen von der Plenarversammlung zu bemessende Dividende, welche auf Vorzeigung und Aushändigung der den Aktien beigefügten Anweisungen in Ulm ausbezahlt werden. 6) In der Regel soll jährlich im Monate Februar eine ordentliche Plenarversammlung der Aktionäre Statt finden. Hierzu sind die Mitglieder durch den Ausschuss einen Monat vorher mittelst öffentlicher Blätter einzuladen. Nach dem Ermessen des Ausschusses können aber auch ausserordentliche Plenarversammlungen veranstaltet werden, wozu die Einladung unter Angabe der Berathungs-Gegenstände vierzehn Tage zuvor geschehen soll. 7) Die Gesellschaft wird durch einen Ausschuss von 9 Mitgliedern vertreten, nämlich durch einen Vorstand, einen Stellvertreter für denselben

und sieben weitere Ausschuss-Mitglieder. Der Ausschuss wählt aus den Aktionären einen Kassier, welcher nicht Ausschussmitglied sein soll, so wie aus sich selbst einen Kontroleur des Kassiers, welcher mit diesem die Hauptkasse unter zweifacher Sperre hält. 8) Die Mitglieder des Ausschusses werden auf vier Jahre gewählt; es treten jedoch jährlich zwei Ausschussmitglieder aus, und es sind also jährlich nur zwei Ausschussmitglieder, so wie neben diesen, je nach 4 Jahren, ein Vorstand neu zu wählen. Jeder Gewählte ist verpflichtet, die auf ihn gefallene Wahl anzunehmen; nur wer als Vorstand gewählt wird, kann diese Wahl unbedingt ablehnen, und von den übrigen Ausschussmitgliedern kann, wer alsbald nach seinem Austritte zum zweiten Male gewählt wird, diese Wahl auf 4 Jahre ablehnen. 9) Die Staatsaufsicht über die statutenmässige Verwaltung der Gesellschaft und ihre Einwirkung auf die allgemeinen Interessen der Schifffahrt und des Handels und Verkehrs wird durch einen Regierungs-Kommissar vermittelt, welcher befugt ist, den Sitzungen des Ausschusses und den Generalversammlungen beizuwohnen und von den Gesellschafts-Rechnungen und den schriftlichen Verhandlungen des Ausschusses Einsicht zu nehmen. Die Plenarversammlung wählt alljährlich drei Aktionäre, welche die vom Ausschusse abgelegte Rechnung näher zu prüfen und hierüber an die Plenarversammlung zu berichten haben. 10) Die Abänderung organischer Bestimmungen dieser Statuten, so wie die Auflösung der Gesellschaft können nur durch eine Plenarversammlung mit einer Stimmenmehrheit von drei Viertel der bei der Abstimmung Anwesenden beschlossen werden.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Wie aus dem geschichtlichen Theile hervorgeht, so ist bis jetzt kein Dampfschiff angeschafft, sondern ist erst eins bei Penn & Son in Greenwich und London bestellt worden. Die wesentlichsten Bedingungen, unter denen diese Bestellung gescheheh ist, sind folgende: Die Länge des Schiffes darf 150, die Breite nebst Räderkasten 26, die Höhe der Räderkasten über dem Wasserspiegel 13 engl. F. nicht übersteigen. Der Tiefgang des Schiffes, mit gefülltem Kessel, 60 Ztr. Kohlen, der erforderlichen Mannschaft zur Bedienung und 30 Passagieren an Bord, darf nicht mehr als $17\frac{1}{2}$ engl. Z. betragen. Die Maschine erhält zwei oscillirende Zylinder nach dem System des Herrn Penn mit Kondensation, so wie veränderlicher Expansion, und wird zum Vor- und Rückwärtsfahren eingerichtet. Sie erhält mindestens 50 Pferdekraft, und das Sicherheitsventil wird nicht über 25 ℔. pro Quadratzoll, oder $1\frac{3}{4}$ Atmosphären belastet. Der Kamin wird zum Umlegen eingerichtet und im umgelegten Zustande nicht höher als die Radkasten sein. Radarme, Felgen und Schaufeln werden zum Abschrauben eingerichtet. Die Ma-

schine darf nicht mehr als 8 ℔. gute Ruhrer Stückkohlen pro Stunde und Pferdekraft verbrennen. Das Schiff muss vollkommen zum Schleppdienst eingerichtet, in Abtheilungen und aus bestem Eisenblech gefertigt werden und die nöthigen Räume für 30 Reisende, die Schiffsmannschaft u. s. w. enthalten. Schiff und Maschine werden in Ulm auf Rechnung des Hrn. Penn vollständig hergestellt; der erforderliche Platz hierzu wird von Seiten der Gesellschaft unentgeltlich überlassen. Für die Solidität von Materialien und Arbeit garantirt Hr. Penn während einer Fahrzeit von 6 Monaten. Ausserdem liefert Hr. Penn der Gesellschaft die Zeichnung zu einem hölzernen Kahn von 108 F. Länge, 14 F. Breite und 3 F. 9 Z. Tiefe und 2 eiserne Kähne von diesen Dimensionen.

Ueber 4. Beförderungspreise und Fahrzeiten, so wie 5. Ergebnisse des Unternehmens

lässt sich, wie aus der oben geschilderten Geschichte des Unternehmens hervorgeht, zur Zeit noch nichts mittheilen. Man kann aber nur wünschen, dass die vieljährige, unausgesetzte Mühe und Aufopferung von Seiten derer, welche sich die Ausführung der Dampfschifffahrt von Ulm an auf der Donau abwärts zur Aufgabe gemacht haben, durch recht günstige Ergebnisse belohnt werden möge.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Ulm, am l. Donauufer, dicht unterhalb der Stelle, wo rechts die Iller einfliesst, Bundesfestung, 16500 Ew.; Verfertigung von Pfeifenköpfen, Feuerschwamm, Geigenbrod, Leinwand, Messing, Papier, Tabak; Speditionsgeschäft; Ordinari-Schifffahrt nach Wien (in 8—10 Tagen), jährlich etwa 50 Schiffe mit 300 Reisenden und 18000 Ztr. Waare; Handel mit Getreide, Spargel, Sämereien, Schnecken u. s. w. Sehenswerth: der Münster, eins der bedeutendsten altdeutschen Baudenkmäler, schöne Fernsicht vom Thurm; Rathhaus; in den Umgebungen: Friedrichsau, Blumenschein, Ruhethal, Wilhelmshöhe, Steinhäule, Schiesshaus. Gasth.: Hirsch, Schwarze Ochse, Grüne Hof, Goldne Ochse, Pflug.

b) Donauwörth, links, an einer geneigten Ebene belegen, 2800 Ew.; landwirthschaftliche Gewerbe, namentlich Hopfenbau, Bierbrauerei, Schifffahrt und lebhafter Handel mit Wolle, Flachs, Leinen, Vieh u. s. w. Sehenswerth: Stadtpfarrkirche und Marienbild, Donaubrücke, vormalige Benediktiner-Abtei; Anlagen auf dem Mangoldstein, Schellenberg mit schöner Fernsicht. Gasth.: Post, Krebs.

c) Ingolstadt, Festung am l. Donauufer mit Brücke, 10500 Ew.; Tuch-, Spielkarten-, Leder-, Potasche-Verfertigung; Stapelrecht und doch kein entsprechend lebhafter Handel.

Sehenswerth: Residenzschloss, Zeughaus, Brückenkopf, obere Pfarrkirche; 4 Klöster. — Gasth.: Rose, Münchener Hof, Goldene Sonne, Adler.

d) Kelheim, auf einer Landspitze, welche durch den Zusammenfluss der Altmühl mit der Donau (links) gebildet wird, 2200 Ew., 2 Brücken, Weissbierbrauerei, Schiffbau, Kelheimer Platten, Potaschesiederei; Handel mit Getreide, Holz, Steinen u. s. w., ungemein befördert durch den mittelst der Altmühl hier in die Donau mündenden Ludwigskanal. Sehenswerth: Schloss auf dem Werder, Kanalhafen und Schleuse; Altmühlthal.

e) Regensburg, z. v. den folgenden Abschnitt.

Baierisch-Würtembergische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1. Geschichte des Unternehmens.

Die von Wenigen in Ulm zuerst ausgesprochene Idee, eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen für den Transport von Personen und Gütern auf der Donau einzuführen und zu betreiben, fand im J. 1835 rasch grossen Anklang und bald war durch Zeichnungen von in- und auswärts das ursprünglich auf 60000 fl. angenommene Aktienkapital mehr als doppelt gedeckt. Kaum war die Kunde von dem in Ulm begonnenen Unternehmen an der Donau erschollen, so trat in Regensburg auch eine Gesellschaft zu dem gleichen Zwecke zusammen, die jedoch ihr Aktienkapital sogleich höher annahm. In Passau geschah das Gleiche. Regensburg suchte alsbald die frühere Gesellschaft in Ulm, so wie die spätere in Passau zu vereinigen, was auch in Beziehung auf Ulm am 24. Jan. 1836 gelang und vertragsmässig geschah. Die Regierungen der beiden Staaten Würtemberg und Baiern genehmigten den Vertrag und ertheilten der unter dem Namen „Baier.-Würtemb. Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ vereinigten Gesellschaft die mit ihren Gewerbs-Gesetzen vereinbarten Rechte, nämlich die Würtemb. Regierung eine Schifffahrts-Kommission, die Baierische ein Privilegium auf 40 Jahre. Die Beschiffung der Donau von Ulm bis Linz mit Dampffahrzeugen wurde in den bestätigten Statuten als Hauptzweck ausgesprochen und der Verwaltung der Sitz in Regensburg angewiesen.

Im Herbste des Jahres 1837 machte das erste Dampfboot der Gesellschaft „König Ludwig“ die ersten Probefahrten, und im J. 1838 trat es in regelmässigen Dienst zwischen Regensburg und Linz. Mit der in Oesterreich bestehenden Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurde ein Abkommen getroffen, vermöge dessen beide Gesellschaften, sich die Hand bietend, gemeinschaftlich die den Bedürfnissen des Publikums entsprechenden Einrichtungen trafen. Zwei weitere Schiffe „Königin

Theresia“ und „Kronprinz Maximilian“ wurden auf eigenem Werft und in eigener Maschinenfabrik in Regensburg erbaut und nun die Fahrten zwischen Regensburg und Linz regelmässig betrieben; dagegen war von einer Fahrt zwischen Regensburg und Ulm nur in so weit die Rede, als man nach mehrfachen Versuchen die Ausführung für nicht möglich hielt. Obwohl der Dienst auf der Ulm-Regensburger Strecke wenigstens theilweise von Regensburg bis Donauwörth im J. 1840 abermals versucht wurde, so gab man ihn doch, theils des seichten Strombettes, theils der an vielerlei architektonischen Mängeln leidenden vielen Brücken wegen, wieder auf. Inzwischen wurde in Regensburg fortgefahren, die eigene Maschinenfabrik zur Fertigung aller möglichen Maschinen auszurüsten, wodurch immer neue Geldmittel nöthig (obgleich dieses Institut den Gesellschaftsstatuten ganz fremd war), die der Schifffahrt bestimmten Summen aber entzogen wurden. Als nun das Verlangen der Ulmer Aktionäre dringender wurde, endlich auch die Strecke zwischen Regensburg und Ulm mit einer regelmässigen Dampfschifffahrt vertrags- und statutenmässig zu versehen, zeigte sich, dass die Geldkräfte der Gesellschaft, die ursprünglich aus 520000 fl. bestanden, erschöpft seien, und ein für die Fahrt nach Ulm nothwendiges und passendes viertes Schiff, ohne neue Hülfsmittel anzuschaffen, der Verwaltung unmöglich sei. Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft wollten sich durch neue Aktienemission nicht bessern, indem diese keine Abnahme fand, es wurde deshalb mittelst Anleben so viel aufgebracht, um ein viertes Schiff anzuschaffen, da aber inzwischen auf der Strecke zwischen Regensburg und Linz die Frequenz sich gesteigert hatte und alle Kräfte der Gesellschaft in Anspruch nahm, so konnte dies vierte Schiff zur Befahrung der Strecke oberhalb Regensburg nicht verwendet werden, weshalb dieselbe vor der Hand wegen Mangel an Mitteln von der Gesellschaft unbefahren bleiben muss.

2. Wesentlichster Inhalt des Statuts.

1) Unter der Firma: „Privilegirte Baierisch-Würtembergische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ bildet sich, laut Konstituirungs-Akte vom 18. Dez. 1835, eine Aktiengesellschaft zu dem Zwecke, eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen, Schaluppen oder Flössen, für den Transport von Personen und Gütern auf der Donau, soweit thunlich, einzuführen und zu betreiben. 2) Der Aktienfonds besteht aus 5200 Aktien, jede zu 100 fl., im Betrage von 520000 fl. — Der Sitz der Gesellschaft ist Regensburg. 3) Die Gesellschaft ist vor der Hand auf die Dauer des ihr verliehenen 40jährigen Privilegiums geschlossen. Nach Ablauf dieser Zeit wird sie über ihre längere Fortdauer weitere Bestimmung treffen. Die Gesellschaft kann sich jedoch auch früher auflösen, wenn Verluste oder sonstige Veranlassungen

dazu nöthigen. Dies kann jedoch nur durch eine Generalversammlung, wozu alle Aktionäre berufen sind, mit einer Stimmenmehrheit von ¾ der Anwesenden beschlossen werden. Kein Aktionär haftet für mehr als für den Betrag seiner Aktien. 4) Die Verwaltung der gesellschaftlichen Angelegenheiten ist einem von sämmtlichen Aktionären zu wählenden Ausschusse übertragen, welcher incl. des Vorstandes aus 9 Mitgliedern besteht. Dieser Ausschuss schliesst zugleich das Direktorium in sich, bestehend aus dem jeweiligen Vorstande, dem Direktor und einem Direktorial-Mitgliede. 5) Dem Ausschusse zur Seite werden 9 Censoren aufgestellt, wovon 3 ihren Sitz in Regensburg, 3 in Passau und 3 in Ulm haben. Die Wahl erfolgt nach relativer Stimmenmehrheit. — Jeder Aktionär, er mag viele oder wenige Aktien besitzen, ist wahlfähig und hat als aktiver Wähler eine Stimme. 6) Der Vorstand und der Direktor werden auf 3 Jahre gewählt, der Ausschuss wird in der Art erneuert, dass alljährlich zwei austreten. Jeder wahlbefähigte Aktionär ist verbunden, eine Stelle im Ausschuss und Direktorium anzunehmen, wenn die Wahl ihn trifft. 7) Die Aktien der Gesellschaft sind auf den Namen der Aktionäre ausgefertigt, und in ein besonderes Aktien-Grundbuch eingetragen. Sie können durch blosses darauf geschriebenes Indossement ohne weitere Förmlichkeit an Andere abgetreten werden. Nach Ausweis über die Erwerbung erfolgt die Umschreibung in dem Aktien-Grundbuche. 8) Die Aktien tragen keine Zinsen, sondern erhalten die beim Abschlusse der jährlichen Rechnungen von der Generalversammlung zu bemessende Dividende, welche auf Vorzeigung und Aushändigung der den Aktien beigefügten Anweisungen ausbezahlt wird. 9) Den 1. März jeden Jahres wird die ordentliche Generalversammlung gehalten. Ausserordentliche Generalversammlungen kann der Ausschuss veranstalten, so oft er es den Umständen angemessen erachtet. Bei ordentlichen wie ausserordentlichen Generalversammlungen findet Vertretung abwesender Aktionäre durch aussergerichtlich bevollmächtigte Aktionäre in so weit Statt, als sowohl Mandant wie Mandatar in dem Aktien-Grundbuche als Aktionäre vorgetragen sind, und gegen ihre Legitimation als solche kein Anstand besteht. Als Bevollmächtigter kann aber Niemand mehr als 300 fremde Aktien vertreten; wenn jedoch ein Aktionär für sich mehr als 300 Aktien besitzt, so soll derselbe ermächtigt sein, gleichwohl nur einen Bevollmächtigten zu bestellen. Bei den Generalversammlungen hat jeder Aktionär so viel Stimmen, als er grundbuchmässig Aktien besitzt. Die Abwesenden und nicht Vertretenen haben sich den Beschlüssen der Mehrheit zu fügen.

3. Bestand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Die Gesellschaft besitzt 4 Dampfschiffe; nämlich: 1) Ludwig I. Es wurde im J. 1837 angeschafft, hat 45 Pferdekraft,

112 engl. F. Länge, 12 engl. F. Breite; Anschaffungskosten waren 62377 fl. Der Tiefgang beträgt mit Bemannung, Kohlen und Wasser im Kessel 33 engl. Z.; die Höhe der Räder ist $11\frac{1}{4}$, die der Peripherie $35\frac{1}{3}$ engl. F. Rotationen machen dieselben in der Min. zu Thal 36, zu Berg 40; das Schiff legt in 60 Min. einen Weg von 5 geogr. St. 31 Min. zurück. Es hat einen hölzernen Körper mit 2 Kajüten für den ersten und zweiten Rang und wird mit Holz geheizt. 2) Königin Therese. Angeschafft im J. 1838; 65 Pferdekraft; Länge 112, Breite 14 engl. F.; Anschaffungskosten 69750 fl., Tiefgang 33 engl. Z.; Höhe der Räder $11\frac{5}{12}$, Peripherie 36 engl. F.; Rotationen in der Min. zu Thal 35, zu Berg 38; zurückgelegter Weg in 60 Min. 5 St. 26 Min. Das Schiff besteht aus einem hölzernen Körper mit 2 Kajüten, für den ersten und zweiten Rang und hat Braun- und Steinkohlenfeuerung. 3) Kronprinz Maximilian. In Dienst gekommen 1840, besitzt 70 Pferdekraft; Länge 150, Breite 15 engl. F.; Anschaffungskosten 77410 fl.; Tiefgang 36 engl. Z.; Höhe der Räder 12, Peripherie derselben $37\frac{1}{3}$ engl. F.; Rotationen in der Min. zu Thal 33, zu Berg 37; zurückgelegter Weg in 60 Min. 5 St. 31 Min. Das Schiff hat einen hölzernen Körper mit einem eleganten Pavillon, eine Kajüte für den ersten und eine für den zweiten Rang. Braun- und Steinkohlenfeuerung. 4) Stadt Regensburg, trat in Dienst 1843; hat 75 Pferdekraft, $154\frac{1}{4}$ engl. F. Länge, 17 engl. F. Breite; Anschaffungskosten 72000 fl. Tiefgang 32 engl. Z.; Höhe der Räder $14\frac{1}{4}$, Peripherie derselben $44\frac{3}{4}$ engl. F.; Rotationen in der Min. zu Thal 27, zu Berg 29; zurückgelegter Weg in 60 Min.: 5 St. 45 Min. Der Schiffskörper ist von Eisen, hat einen eleganten Pavillon, eine separate Kabine, einen grossen Salon für den ersten und eine geräumige Kajüte für den zweiten Rang. Steinkohlenfeuerung. Das Gefäll des Stromes beträgt durchschnittlich auf 1000 F. 0,467 F. Die Geschwindigkeit des Stromes darf angenommen werden auf $5\frac{1}{2}$—$6\frac{1}{2}$ F. pro Sek.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

Der Dienst zwischen Regensburg und Linz im Anschluss mit den Schiffen der priv. K. K. österreich. Gesellschaft zu Wien findet in folgender Art Statt:

Abfahrt von Regensburg:

Im Mon. März jeden geraden Tag Morg. 7 Uhr. Im April jeden ungeraden Tag Morgens 5 Uhr. Vom 1. Mai bis Mitte September täglich. Von da an, so lange es Wasser und Witterung erlauben, jeden andern Tag.

Abfahrt von Linz:

In den Monaten März und April jeden ungeraden Tag. Vom 1. Mai bis Mitte September täglich. Von da an, so lange es Wasser und Witterung erlauben, jeden andern Tag. Die Fahrpreise für A., die Beförderung der Passagiere sind bei der Auf- und Abwärtsfahrt, wie folgt:

Abwärtsfahrt.

I.		II.		I.		II.		I.		II.		I.		II.		I.		II.		I.		II.		I.		II.		I.		II.	
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Regensburg.				—	39	—	26	2	24	1	36	3	3	2	2	4	21	2	54	5	—	3	20	6	6	4	4	7	12	4	48	8	2	5	22
—	30	—	20	Stauff.				1	45	1	10	2	24	1	36	3	42	2	28	4	21	2	54	5	27	3	38	6	33	4	22	7	23	4	56
1	48	1	12	1	18	—	52	Straubing.				—	39	—	26	1	57	1	18	2	36	1	44	3	42	2	28	4	48	3	12	5	38	3	46
2	18	1	32	1	48	1	12	—	30	—	20	Bogen.				1	18	—	32	1	57	1	18	3	3	2	2	4	9	2	46	4	59	3	20
3	16	2	11	2	16	1	51	1	28	—	59	—	58	—	39	Deggendorf.				—	39	—	26	1	45	1	10	2	31	1	54	3	41	2	28
3	46	2	31	3	16	2	11	1	58	1	19	1	28	—	59	—	30	—	20	Niederalteich.				1	6	—	44	2	12	1	28	3	3	2	2
4	36	3	4	4	6	2	44	2	48	1	32	2	18	1	32	1	20	—	53	—	50	—	33	Vilshofen.				1	6	—	44	1	56	1	18
5	26	3	37	4	56	3	17	3	38	2	23	3	8	2	5	2	10	1	26	1	40	1	6	—	50	—	33	Passau.				—	50	—	33
6	2	4	1	5	32	3	41	4	14	2	49	3	44	2	29	2	46	1	30	2	16	1	30	1	26	—	57	—	36	—	24	Obernzell.			
6	32	4	21	6	2	4	1	4	44	3	9	4	14	2	49	3	16	2	10	2	46	1	30	1	56	1	17	1	6	—	44	—	30	—	20
6	59	4	39	6	29	4	19	5	11	3	27	4	41	3	7	3	43	2	28	3	13	2	8	2	23	1	35	1	33	1	2	—	57	—	38
7	29	4	59	6	59	4	39	5	41	3	47	5	11	3	27	4	13	2	48	3	43	2	28	2	53	1	55	2	3	1	22	1	27	—	58
8	2	5	21	7	32	5	1	6	14	4	9	5	44	3	49	4	46	3	10	4	16	2	50	3	26	2	17	2	36	1	44	2	—	1	20
9	—	6	—	8	30	5	40	7	12	4	48	6	42	4	28	5	44	3	49	5	14	3	29	4	24	2	56	3	34	2	23	2	58	1	59

Aufwärtsfahrt.

Aufwärtsfahrt.

Abwärtsfahrt.

Aufwärtsfahrt.

I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	Regelbartsell.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.		fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
8 42	5 45	7 —	4 12	6 —	3 36	5 —	2 48		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
7 42	5 15	6 30	3 45	5 30	3 18	4 30	2 42		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
7 12	4 45	6 —	3 36	5 —	3 —	4 —	2 36		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
6 42	4 15	5 30	3 18	4 30	2 42	3 30	2 12		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
6 12	3 45	5 —	3 —	4 —	2 24	3 —	1 48		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
5 42	3 15	4 30	2 42	3 30	2 6	2 30	1 30		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
5 12	2 45	4 —	2 24	3 —	1 48	2 —	1 12		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
4 42	2 15	3 30	2 6	2 30	1 30	1 30	— 54		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
4 12	1 45	3 —	1 48	2 —	1 12	1 —	— 36		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
3 42	1 15	2 30	1 30	1 30	— 54	— 30	— 18		1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
3 12	— 45	2 —	1 12	1 —	— 36				1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
2 42	— 15	1 30	— 54	— 30	— 18				1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
2 12		1 —	— 36						1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
1 42		— 30	— 18						1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
1 12									1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
— 42									1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5
— 12									1 —	— 52	— 30	— 20	— 15	— 10	— 7	— 5

Abwärtsfahrt.

I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	Wesen Urfar.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.		fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
9 18	6 12	9 57	6 38	10 42	7 —	8 12	5 24		— 39	— 26	1 15	— 50	1 31	1 —	— 33	— 22
8 39	5 46	9 18	6 12	10 —	6 42	11 21	7 39		1 15	— 50	2 45	1 50	3 51	2 34	4 57	3 18
6 54	4 36	7 33	5 —	8 18	5 32	9 36	6 24		1 55	1 18	3 57	2 34	5 36	3 44	7 33	4 30
6 15	4 10	6 54	4 36	7 39	4 44	8 57	5 57		2 45	1 50	5 36	3 44	7 33	4 30	9 18	6 —
5 57	3 16	6 36	4 10	7 21	4 14	8 39	5 32		3 51	2 34	7 33	4 30	9 18	6 —	11 21	7 39
5 36	3 —	6 18	3 44	7 —	4 —	8 18	5 —		4 57	3 18	9 18	6 —	11 21	7 39	— —	9 36
5 18	2 48	6 —	3 18	6 42	3 48	8 —	4 48		6 —	3 56	11 21	7 39	— —	9 36	— —	11 21
5 —	2 30	5 42	3 —	6 21	3 30	7 42	4 30		7 —	4 48	— —	9 36	— —	11 21	— —	— —
4 42	2 12	5 18	2 40	6 —	3 12	7 21	4 12		8 —	5 48	— —	11 21	— —	— —	— —	— —
4 24	1 56	5 —	2 20	5 42	2 56	7 —	3 56		9 —	6 48	— —	— —	— —	— —	— —	— —
4 6	1 40	4 42	2 —	5 24	2 40	6 42	3 40		10 —	7 48	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 48	1 24	4 24	1 44	5 6	2 24	6 24	3 24		11 —	8 48	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 30	1 12	4 6	1 30	4 48	2 12	6 6	3 12		12 —	9 48	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 18	1 —	3 48	1 18	4 30	2 —	5 48	3 —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 —	— 48	3 30	1 6	4 18	1 48	5 30	2 48		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2 48	— 36	3 18	— 54	4 —	1 36	5 18	2 36		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2 36	— 24	3 6	— 42	3 48	1 24	5 6	2 24		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2 24	— 12	2 54	— 30	3 36	1 12	4 54	2 12		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2 12	— —	2 42	— 18	3 24	1 —	4 42	2 —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2 —	— —	2 30	— 6	3 12	— 48	4 30	1 48		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1 48	— —	2 18	— —	3 —	— 36	4 18	1 36		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1 36	— —	2 6	— —	2 48	— 24	4 6	1 24		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1 24	— —	1 54	— —	2 36	— 12	3 54	1 12		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1 12	— —	1 42	— —	2 24	— —	3 42	1 —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1 —	— —	1 30	— —	2 12	— —	3 30	— 48		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— 48	— —	1 18	— —	2 —	— —	3 18	— 36		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— 36	— —	1 6	— —	1 48	— —	3 6	— 24		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— 24	— —	— 54	— —	1 36	— —	2 54	— 12		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— 12	— —	— 42	— —	1 24	— —	2 42	— —		— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

Der Preis des am Bord der Schiffe befindlichen eleganten Pavillons ist ausser dem ersten Platzpreise für jede Person, — zwischen Regensburg und Passau, so wie zwischen Passau und Linz: 10 fl.

Bestimmungen.

1) Billets zur Mitreise werden von dem Bureau der Verwaltung und den betreffenden Agenten ertheilt. 2) Das Billet ist nur für die Person gültig, auf deren Namen es ausgestellt ist, und darf an Niemand Andern abgetreten werden. 3) Der Reisende kann beliebigen Gebrauch davon machen, er kann an den Zwischenstationen — innerhalb Baierns — aussteigen und seine Reise später wieder fortsetzen, während des ganzen Jahresdienstes. 4) Das Gepäck der Reisenden muss mit deren Namen und dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnet sein, und spätestens eine Stunde vor Abgang des Schiffes an Bord gebracht werden. 5) Für die Hin- und Herreise wird bei Vorausbezah-

lung nur der doppelte Preis der Bergfahrt entrichtet. 6) Kinder bis zum Alter von 10 Jahren zahlen die Hälfte des Preises. 7) Jeder Reisende hat 60 ℔. eigenes Gepäck frei, Kinder 30 ℔. 8) Reisewagen, in Begleitung von mindestens vier Personen und zweirädrige Wagen geniessen eine Ermässigung der Taxe von 25%. 9) Diejenigen Reisenden, welche die österreichische Grenze überschreiten, müssen mit völlig legalen Pässen versehen sein, denen das Visa einer österreichischen Polizeibehörde nicht mangeln darf; auch müssen sie auf ausdrückliche Vorschriften der Mauthbehörden, ihre Effekten in eine Konsignation einschreiben, wozu sie die gedruckten Formulare in den Bureau's, wo sie ihre Karten lösen, unentgeltlich erhalten. 10) Kranke können nur dann an Bord der Schiffe aufgenommen werden, wenn sie den darüber bestehenden Vorschriften, die in den Bureau's einzusehen sind, Genüge geleistet haben. 11) Nur auf dem zweiten Platz und auf dem Verdeck darf geraucht werden, und da nur aus geschlossenen Pfeifen. 12) Hunde müssen nach Anweisung des Kapitains oder Kondukteurs auf dem Verdeck angebunden werden. 13) Das Einschiffen der Reisenden, ihrer Effekten, Wagen und Pferde geschieht auf Kosten der Gesellschaft. 14) Ebenso das Ausschiffen der Personen und ihres Gepäckes an den Zwischen-Stationen. 15) Der Transport zum und vom Schiffe aber für Rechnung der Reisenden. 16) Wagen, Pferde und Waaren-Kolli werden nur an den Orten aufgenommen und abgesetzt, wo Agentschaften bestehen. 17) Die auf den Schiffen sowohl als in den Bureau's angeschlagenen Reglements geben alle, den Passagieren noch ferner erforderlichen Aufschlüsse.

B. Fahr-Tarif für Pferde, Hunde, Uebergewicht und Equipagen.

Frachten.

Stationen.	Ab- und aufwärts für											
	Pferde.		Hunde.		Uebergewicht.		Wagen. 2 spännige.		Wagen. 3 u. 4 spännige.		Klaviere pr. Stück.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Zwischen Regensburg u. Straubing	12	—	—	30	—	½	6	—	8	—	5	—
- - - Deggendorf . . .	12	—	1	10	—	1	15	—	17	30	10	—
- - - Vilshofen	12	—	1	10	—	1	15	—	17	30	10	—
- - - Passau	12	—	1	30	—	1	17	—	21	—	11	—
- - - Linz	20	—	2	—	—	2	30	—	37	30	20	—
Zwischen Straubing u. Deggendorf	12	—	—	40	—	½	9	—	9	30	5	—
- - - Vilshofen	12	—	—	40	—	½	9	—	9	30	5	—
- - - Passau	12	—	1	—	—	1½	11	—	13	—	6	—
- - - Linz	20	—	1	30	—	1½	24	—	29	30	15	—
Zwischen Deggendorf u. Vilshofen	12	—	—	40	—	½	9	—	9	30	5	—
- - - Passau	12	—	1	—	—	1½	11	—	13	—	6	—
- - - Linz	20	—	1	30	—	1½	24	—	29	30	15	—
Zwischen Vilshofen u. Passau	12	—	—	20	—	1½	2	—	3	30	1	—
- - - Linz	29	—	—	50	—	1½	15	—	20	—	10	—
Zwischen Passau u. Linz	12	—	—	30	—	1	1	—	16	30	9	—

C. Tarif für den Transport von Waaren.

Stationen.	Waaren pr. 100 ℔. baierisch.									
	abwärts				aufwärts.					
	1ste Klasse.		2te Klasse.		1ste Klasse.		2te Klasse.		3te Klasse.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Zwischen Regensburg u. Straubing	—	24	—	36	—	24	—	28	—	32
- - - Deggendorf	—	32	—	48	—	30	—	40	—	48
- - - Vilshofen	—	40	1	—	—	36	—	48	1	—
- - - Passau	—	40	1	—	—	36	—	48	1	—
- - - Linz	1	12	1	48	—	54	1	30	1	48
Zwischen Straubing u. Deggendorf	—	20	—	30	—	20	—	24	—	28
- - - Vilshofen	—	20	—	30	—	24	—	28	—	32
- - - Passau	—	24	—	36	—	30	—	36	—	48
- - - Linz	—	54	1	20	—	54	1	12	1	24
Zwischen Deggendorf u. Vilshofen	—	20	—	30	—	20	—	24	—	28
- - - Passau	—	24	—	36	—	24	—	28	—	32
- - - Linz	—	54	1	20	—	48	1	12	1	24
Zwischen Vilshofen u. Passau	—	12	—	18	—	18	—	20	—	24
- - - Linz	—	36	—	52	—	36	—	54	1	—
Zwischen Passau u. Linz	—	32	—	48	—	26	—	40	—	48

Zu Waaren 1ter Klasse gehören: Baumwolle, Bier, Kaffee, Gewürze aller Art, Indigo, Krapp, Leinwand, Mennig, rohe Seide, Schiefersteine, sortirte Wolle, Zinn, Zink, Zinnober, Zuckermehl, andere schwere, nicht voluminöse und bei der 2ten und 3ten Klasse nicht benannte Gegenstände und rohe Landesprodukte. Zu Waaren 2ter Klasse gehören: Farben, rohe Hohlglase, Drechslerwaaren, fertiges und halbfertiges Leder, Glasperlen, fabrizirter Tabak. Zu Waaren 3ter Klasse gehören: Bilder, Bücher, Bäume, Blumen und Stauden, Blutegel, Felle, Glaswaaren, Galanterie-, Putz- und Pelzwaaren, Kleider, Lithographien, feine Oele, Quincaillerien, Seiden-, Baumwollen- und Wollenwaaren, reiche und schwere Stoffe, Spiegel und alle sonst umfangreichen Kolli, von welcher Waarengattung sie auch sein mögen. — Von den in Linz aufgegebenen Waaren übernimmt die Gesellschaft die Linzer Spesen und liefert die Güter ohne weitere Kosten, mit Ausnahme jedoch der Zölle, zu den im Tarife bestimmten Frachtsätzen an den Bestimmungsort. — Von Korallen, Perlen, Edelsteinen, Gold- und Silberwaaren, goldenen und silbernen Taschenuhren wird die Fracht nach dem Werthe berechnet, und zwar nach den für Geldsendungen bestimmten Taxen. — Grosse voluminöse Kolli können nur dann angenommen werden, wenn es der Raum gestattet. — Einzelne Kolli bis zu 25 ℔. zahlen die Hälfte, bis zu 50 ℔. zwei Drittel, und von 51 ℔. an, den ganzen Frachtbetrag eines Ztrs. — Die Waaren werden auf's Schnellste befördert, insoweit es der Wasserstand und der Raum auf den Schiffen erlauben, ausserdem müssen die Frachtstücke bis zum Abgange eines der nächsten Schiffe liegen bleiben. Die Gesellschaft bürgt für die richtige Ablieferung, mit Ausnahme jedoch aller Schäden und Verluste, welche durch Auffahren, Brand, Schiffbruch und dergleichen Unfälle entstehen. — Auf Verlangen besorgt die Gesellschaft die Assekuranzen.

Die Frachtbriefe für Waaren, so wie die für das Ausland vorgeschriebenen zollamtlichen genauen Deklarationen sind nach den bestehenden Bestimmungen rechtzeitig zugleich mit den Waaren selbst abzugeben. Den Endtermin zur Annahme von Waaren an den Zwischenorten bestimmen die betreffenden Agentschaften. Kolli von Zwischenorten und nach solchen zahlen den Preis der im Tarife aufgeführten Stationen, zwischen denen sie liegen. — Hinsichtlich der Fracht für Möbeln und sonstige umfangreiche Gegenstände haben sich die Versender mit den Agenten zu verständigen. Schmutz oder widrige Ausdünstung erzeugende, sowie alle Gefahr drohenden Sachen sind im Reglement näher verzeichnet und dürfen in Folge desselben mit den Dampfschiffen nicht befördert werden. Längstens 6 St. nach Abgabe der Frachtbriefe von den mit den Schiffen angekommenen Gütern muss deren Empfangnahme von den Adressaten bewirkt werden, widrigenfalls sie lediglich für deren Rechnung

und Gefahr lagern. — Die diesseitigen Dampfschiffe übergeben denen der österreichischen Gesellschaft die ihnen zur Beförderung anvertrauten Güter für die weiter gelegenen Strecken; es werden zu dem Ende zwar direkte Frachtbriefe nach den in Oesterreich, Ungarn etc. gelegenen Bestimmungsorten angenommen, doch bleibt die Gesellschaft nur für die von ihr befahrenen Strecken verantwortlich.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den einzelnen Jahren seines Bestehens, und Vergleichungen.

Es wurden vom J. 1838 an bis 1844 in den einzelnen Jahren befördert und dafür eingenommen:

	Zahl der Schiffe.	Zahl der Fahrten.	Beförderte			Betrag der Einnahme					
			Passagiere.	Waaren.		für Passagiere.		für Waaren.		Zusammen.	
				Ztr.	U.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1838	1	35	3702	273	5	19230	29	667	49	19898	18
1839	2	65	4799	1926	77	33360	46	3468	38	36829	24
1840	2	66	5524	2191	16	40003	25	3732	30	43735	55
1841	3	101	11302	6086	67	55910	52	11140	13	67051	5
1842	3	103	9194	5540	39	37905	15	7209	31	45114	46
1843	4	176	19139	28366	81	86249	35	22322	55	108572	30
1844	4	191	21736	38544	6	93702	19	46831	1	140533	20

Im J. 1844 vertheilten sich die beförderten Passagiere auf die einzelnen im Dienste befindlichen Schiffe, wie folgt:

Name des Dampfbootes.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Fahrten.	Beförderte			Betrag der Einnahmen							
			Personen.	Waaren.		für Passagiere.		für Waaren.		Zusammen.		Im Durchschnitt.	
				Ztr.	℔.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Ludwig I.	1	41	4525	4332	45	18452	28	4189	40	22642	8	552	15
Therese	1	47	5387	8947	22	21487	26	7819	28	29306	54	623	33
Maximilian	1	49	5289	12222	41	24093	44	10646	55	34742	39	709	2
Stadt Regensburg	1	45	6535	33041	18	29666	41	24174	58	53841	39	997	4
Zusammen	4	191	21736	58544	6	93702	19	46831	1	140533	20	735	46

Die Betriebskosten stellten sich durchschnittlich pro Fahrt

bei Ludwig I.	auf	542 fl.	14 kr.
- Therese	-	562 -	33 -
- Maximilian	-	566 -	32 -
- Stadt Regensburg	-	852 -	8 -

Nach Abzug ihrer Fahrkosten ertrugen:

Ludwig I	409 fl.	55 kr.
Therese	2866 -	51 -
Maximilian	6981 -	38 -
Stadt Regensburg	7826 -	28 -
Zusammen	18084 fl.	52 kr.

Die regelmässigen Einnahmen der Gesellschaft haben bestanden: in dem Ertrage der Schifffahrt mit 140533 fl. 20 kr., Ertrag der Restauration 1205 fl. Pacht aus Grundstücken 152 fl., Summe 141885 fl. 20 kr. Im Ganzen betragen die Kosten des Schifffahrtsbetriebes 122448 fl. 28 kr. Somit verblieb ein Ueberschuss von 19435 fl. 52 kr. Es betrugen aber die Zinsenschuld 7000 fl., die Kosten der allgemeinen Verwaltung 7415 fl., die Reparatur der Schiffe 21400 fl., die Steuern und Assekuranzen 1094 fl., im Ganzen 36909 fl. Demnach waren die Einnahmen unzulänglich um etwa 17500 fl. Dies veranlasste die Generalversammlung, die Aufnahme eines neuen Darlehens von 20000 fl. zu beschliessen.

Wie aus dem Vorstehenden deutlich hervorgeht, so haben die Einnahmen, namentlich die aus dem Güterverkehre, von Jahr zu Jahr zugenommen, da aber fast in allen früheren Jahren die Ausgaben die Einnahmen überstiegen, so hat sich dessenungeachtet bis jetzt für die Aktionäre keine Dividende ergeben. Das Institut ist daher eins von jenen, die nur mit grossen Opfern und Anstrengungen die Bahn brechen und die mehrfachen Hindernisse zum Theil besiegen konnten, die sich ihm darboten. Es erforderte einen ausdauernd patriotischen Sinn von Seiten der Betheiligten, um das einmal gegründete nationale Unternehmen auf denjenigen Standpunkt zu führen, auf dem es jetzt steht und der die ersten Aussichten auf bessere Zukunft bietet.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Hauptstationen, Gasthöfe.

a) Regensburg, am r. Donauufer, der Stadt am Hof und Ausmündung des Regen gegenüber, 23000 Ew., mit Brücke, 1092 F. lang. Fabriken von Waffen, Kupfer, Türkischrothgarn, Baumwollwaaren, Porzellan, Steingut, Tabak, Leder, Bleistifte, Wachs und Wachslichter, Fischangeln, Stahl- und Messingwaaren, Seife, Liqueur (Karmelitengeist), Meth, Bier, Zucker, Maschinen; Schiffbau; Speditions-, Salz-, Holz-, Getreide-Handel. Sehenswerth: Goldener Thurm, Goliath, Max- und Jakobs-Thor, Dom zu St. Peter, ein

Meisterwerk deutscher Baukunst, mit vielen Merkwürdigkeiten; Kirche des Benediktinerstifts St. Jakob; 4 Klöster; Thurn- und Taxis'sche Residenz (Christusstatue); Rathhaus, Dollingers Haus, Herzogshof und Römerthurm; Kunst- und naturhistorische Sammlungen. In den Umgebungen: Thurn- und Taxis'scher Garten, Gottesäcker, Allee, Inseln Wöhrd, Pürkelgut, Karthause Prüll, Dorf Grass mit Burgruine; Ziegersdorf, Weichs, vormal. Kloster Prüfening, Wallfahrtskirche Maria Orth, Maulbeerplantage und Seidenzucht auf dem Dreifaltigkeitsberge. Gasth: Zum Dampfschiffe, Goldenes Kreuz, Goldener Engel, Drei Helme, Weisser Hahn.

b) Donaustauf, Mfl., am l. Donauufer, 1100 Ew., mit Schloss der Fürsten Thurn- und Taxis; Trümmer der Feste Stauf mit schöner Fernsicht und gegenüber der Tempel deutscher Ehren, die Walhalla, König Ludwigs Lieblingsbau. Gasth.: zur Walhalla.

c) Straubing, rechts, an einer geneigten Ebene, in einem der fruchtbarsten Thäler Baierns, mit Kettenbrücke über die Donau, 7800 Ew.; Obst-, Hopfenbau, Bierbrauereien, Holz, Leinen und lebhafter Handel damit, so wie mit Getreide, Pferden, Hornvieh. Sehenswerth: Stadtthurm, Schloss, Rathhaus, 2 Klöster, Stadtpfarrkirche zu St. Peter (Grabmal der Agnes Bernauer); Marktplatz mit der Dreieinigkeitssäule. Gasth.: Schwarzer Adler, Schwan, Krone, Bär, Kreuz.

d) Deggendorf, am l. U., in romantischer Gegend, 2700 Ew.; Töpferei, Papierfabrikation, Wachsbleichen, Siebmacherei; als Hauptstapelplatz der Erzeugnisse des Baierischen Waldes lebhaften Verkehr besitzend, mit Obst, Vieh, Flachs, Leinen, Glas, Getreide. Berühmter Wallfahrtsort mit 2 Klöstern; Brücke 1200 F. lang. Berg Rusel mit schöner Fernsicht.

e) Vilshofen, rechts, 2300 Ew.; Bierbrauerei und lebhafter Handel, namentlich mit Getreide; Pfarrkirche. Gasth.: Weisses Rössl, Ochse, Kanne. In den Umgebungen: Frauendorf; Ortenburg, Höhenstadt, Aldersbach.

f) Passau, an dem Orte, wo Inn und Ilz mit der Donau sich vereinigen, bezaubernd schön belegen; befestigt; 11000 Ew Fabriken von Spielkarten, Tabak, Glocken, Draht, Thonw ren, Eisen und Kupfer, Leder, Baumwolle; Bierbrau Schiffbau; Getreide-, Holz-, Salz-, Wein-, Wech- Sehenswerth: Domkirche und Domplatz mit bilde des Königs Maximilian, Postamtsgebäud- ster Niedernburg, bischöfliche Residenz, P rinskirche; Donaubrücke (677 F. lang); S Veste Oberhaus, Felsenthor. In den U Wallfahrtskirche Mariahilf, Promenade platz, Park des Schlosses Freudenhai Mann, Goldner Hirsch, Mohr, Sonne.

g) Obernzell oder Hafnerzell, baierischer Grenzort, am l. U., 1400 Ew., berühmt wegen seiner Schmelztiegel, wovon jährl. an 15000 Ztr. versendet werden; Gruben von Graphit, Porzellanerde, Leinweberei, Tabaksfabriken, Bleistiftfabk. — Gasth.: Lüftenegger.
h) Engelhardtszell, am r. U., österreichisches Grenzamt in schöner Berggegend, mit 1200 Ew. Vormaliges Kloster Engelszell. Gasth.: Hirsch, Lamm.
i) Wesen, Mfl., am r. U., mit sehr grossem Felsenkeller.
k) Aschach, rechts, mit 1500 Ew.; schönes Schloss der Grafen von Harrach, Kirche am Ufer.
l) Linz, z. v. Budweis-Linzer Eisenbahn.

C. Kaiserl. Königl. priv. erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

1. Geschichte des Unternehmens.

Im J. 1829 bildete sich zu Wien eine Aktiengesellschaft, um auf der Donau mit Dampfbooten eine mehr geregelte Schifffahrt einzuführen. Das erste Anlagekapital bestand aus 200 Aktien à 500 fl., mit welchem ein Dampfschiff angeschafft wurde, das im J. 1830 seine Fahrten zwischen Wien und Pesth begann. Weil man es für vortheilhaft hielt, so verpachtete man den Betrieb, und überliess die weiteren Anordnungen dem Unternehmer. Bald sah man aber ein, dass die dadurch erzielten Resultate den Erwartungen nicht entsprachen, man vermehrte daher im J. 1834 das Kapital um 600 Aktien, schaffte 3 Schiffe an, übernahm den Betrieb in eigene Regie und dehnte die Fahrten bis Orsowa aus. Hiermit war man jedoch noch lange nicht zufrieden, man hatte sich das Ziel vorgesetzt, die Fahrten bis an die Mündung der Donau, und von hier nach Konstantinopel fortzusetzen; Alles bot man daher auf, um diesen Vorsatz auszuführen. Veraltete Vorurtheile über die Unmöglichkeit, die Donau bis zu ihrer Mündung in das schwarze Meer schiffbar zu machen, noch mehr aber das schlecht verstandene Interesse der Pascha's von Widdin und Orsowa und die Verhältnisse der Pforte, schienen unübersteigliche Hemmungen in den Weg zu legen. Jedoch waren die Vortheile eines solchen Unternehmens zu einleuchtend, als dass nicht die, welche sich zuerst darauf eingelassen hatten, es auch damit versuchen sollten.

Die Hindernisse, welche die Donau der Ausdehnung des Unternehmens in den Weg legte, waren übrigens nicht eingebildete, denn gewiss ist dieselbe, bei einer ungeheuer heftigen Strömung, voll Untiefen, Sandbänken, Strudeln, einer der am schwersten zu befahrenden Flüsse. An manchen Orten, wie am Islásch, dem eisernen Thore, schliessen verborgene Klippen den Fluss nach seiner ganzen Breite, und eine halbe M. weit verkündet das Brüllen des Wassers die Schwierigkeiten dieser

Stromstrecken, die zu allen Zeiten für geregelte Passage als vollkommen unfahrbar angenommen wurden. Endlich führt die untere Donau meist an unwirthbaren, öden Gegenden, Marsch- und Steppenländern vorbei, an unbewohnten, kaum zu erklimmenden Felsenufern, wo kein Hülfsmittel irgend einer Art aufzutreiben ist.

Nachdem jedoch die erwähnte Gesellschaft durch die über den Lauf des Flusses angestellten Untersuchungen die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass es mit Ausdauer und Geld möglich sei, die physischen Hindernisse zu überwinden, wurde eine weitere Subskription von 320 Aktien eröffnet, welche ebenfalls bald vergriffen wurden. Die grösste Begünstigung fand dieses Unternehmen in der Theilnahme der Stände des Königreichs Ungarn, insbesondere aber Sr. k. k. Hoheit des Erzherzogs Palatin, und durch diese wurde es möglich, dass im J. 1835 die Fahrten bis Galacz ausgedehnt werden konnten. Im darauf folgenden Jahre setzte die Dampfschifffahrt bereits die Oesterreichische Kaiserstadt mit Trebisond, so wie mit Konstantinopel in Verbindung, und zugleich ward ein Zusammenwirken der Wiener Gesellschaft mit der Triester Lloyd eingeleitet, deren Schiffe regelmässig nach Athen und Syra abgingen und auf ihrer Fahrt zugleich Ankona, Korfu, Patras, Smyrna und Alexandrien berührten, daneben aber auch seit dem J. 1838 noch alle vierzehn Tage die hauptsächlichsten Häfen Dalmatiens besuchten. Zu Allem diesem wurde im J. 1837 eine direkte Korrespondenz der Wiener Dampfboote einerseits von Galacz nach Odessa, andererseits zwischen den in Konstantinopel anlangenden Oesterreichischen Dampfschiffen und den Russischen, welche von und nach Odessa fahren, eingerichtet. — Während man auf dieser Seite des Stromes Alles that, was man irgend zu thun im Stande war, leitete man andererseits auch eine Dampfschifffahrt auf der Donau oberhalb Wien bis Linz ein, welche, in Folge eines Uebereinkommens mit der sich gebildeten Baierisch-Würtembergischen Gesellschaft, im J. 1838 mit den Schiffen derselben in Verbindung trat, wodurch die Fahrten auf der Donau eine ununterbrochene Ausdehnung von Regensburg bis zur Mündung und von da auf dem schwarzen Meere nach Konstantinopel und Odessa erhielten. Wie schwierig dies jedoch in jenen Gegenden auszuführen war, und wie viel Umsicht, Thätigkeit und Geld daran gewendet werden musste, ehe dies vorgesteckte Ziel erreicht wurde, kann nur der ermessen, der mit den Verhältnissen genauer bekannt ist. Auf der ganzen Linie von Linz bis Trapezunt, wurden Bureaus errichtet, Agenten und Beamte angestellt, denen die Sorge für die Reisenden oblag, oft auf Punkten, die nur aus wenigen Hütten bestanden, an denen man nur mit den grössten Kosten eine Unterkunft gründen konnte, und in welchen man kaum mit aller Anstrengung ordentliche Leute für die ihnen anvertrauten Geschäfte zu finden wusste. Die Versan-

dung der Donaumündungen machte namentlich ungewöhnliche Anstrengungen nöthig, um das Meer erreichen zu können. Die Gesellschaft überwand auch dieses Hinderniss durch einen Verbindungsweg, den sie zwischen Czernowoda und Kustendsche, in der Gegend, wo nach geschichtlichen Ueberlieferungen der Kanal Trajans geführt werden sollte, herstellte. Die Stellen des Islásch und des eisernen Thores wurden durch Jahr und Jahr einer ununterbrochenen Untersuchung unterzogen, und es gelang, diese so lange unpraktikabeln und immer schwierigen Stellen mittelst Ruderschiffen zu passiren, ohne, wie bisher, eine Ausschiffung und Landbeförderung nöthig zu machen. Dass hierbei die andern Regierungen dem Unternehmen nicht sehr förderlich waren, mag aus folgendem Beispiele hervorgehen. Man stellte nämlich Seitens der Gesellschaft auf Antrieb des für die Wohlfahrt seines Vaterlandes rastlos thätigen Ungargrafen Széchényi, mit Anwendung bedeutender Geldmittel, Sprengungsversuche bei den eisernen Thoren an; sie mussten jedoch eingestellt werden, weil — es mag unglaublich scheinen — sowohl die türkische als die wallachische Regierung einer Fortsetzung der Arbeiten Hindernisse in den Weg legten. Welche Motive die genannten Regierungen haben mochten, sich einer Erleichterung der Stromfahrt, die ihren Provinzen unermesslichen Nutzen bringt, zu widersetzen, wissen wir nicht, können aber nicht umhin, unser Bedauern darüber auszusprechen, dass dieser Umstand auf Jahre hinaus alle Hoffnung einer ununterbrochenen Dampfschifffahrt auf der untern Donau vernichtet hat, denn noch gegenwärtig muss hier eine Strecke von $2\frac{1}{2}$ M. mit Ruderschiffen befahren werden. — Dagegen wurde in Folge eines im J. 1840 zwischen Oesterreich und Russland abgeschlossenen Staatsvertrages nicht nur der Schifffahrt auf dem das russische Gebiet durchfliessenden Theile der Donau die bisher zugestandenen Freiheiten auf immerwährende Zeiten und die Befreiung von allen Abgaben gesichert, sondern auch hinsichtlich der Behandlung der österreichischen Fahrzeuge von Seiten der russischen Zoll- und Mauthbehörden, der Quarantaine-Anstalten und der Befreiung von jeder Visitirung alle erwünschten Vortheile eingeräumt. Auch ward von der russischen Regierung die Verpflichtung übernommen, den Leuchtthurm an der Sulina ehebaldigst herzustellen und die Arbeiten zur Hinwegräumung der dortigen Sandbank zu beginnen. Dass diese jedoch nicht sehr eifrig betrieben werden, geht aus dem Umstande hervor, dass noch jetzt fortwährend über Versandung der Sulinamündung geklagt wird. — Von Jahr zu Jahr hatte die Gesellschaft, um den Bedürfnissen zu genügen, ihre Betriebsmittel vermehrt, und zu diesem Zwecke die Anzahl der Aktien seit dem J. 1830 durch verschiedene Emissionen, indem sie die Aktien den Besitzern al pari überliess, von 200 bis 8000 Aktien erhöht. Die Betriebsmittel selbst bestanden im Laufe des J. 1844 aus 23 Fluss- und 6 See-Dampfschiffen; mit

den letzteren befuhr die Gesellschaft die Strecke von Galacz bis Konstantinopel. Schon in den früheren Jahren hatte es sich herausgestellt, dass diese Fahrten der Gesellschaft eher Schaden als Vortheil brachten, und es wurden deshalb durch Vermittelung der Staatsverwaltung die sechs Seedampfschiffe sammt allen dazu gehörigem Anwesen gegen Anfang des J. 1845 der Oesterreichischen Lloyd Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Triest küuflich überlassen.

Seit dieser Zeit befährt daher die Gesellschaft nur die Donau von Linz bis zu ihrer Mündung, während die Oesterreichische Lloyd Dampfschifffahrts-Gesellschaft die Fahrten von dort bis Konstantinopel betreibt.

2. Wesentlichster Inhalt des im J. 1845 umgeänderten Statuts.

1) Der Zweck der „ersten K. K. privilegirten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ ist: eine regelmässige Fahrt mit Dampfschiffen auf der Donau und den in dieselbe einmündenden Flüssen stromab- und aufwärts, wie auch auf dem schwarzen Meere, in so fern sich dessen Beschiffung für die Gesellschaft vortheilhaft zeigen sollte, zum Transport von Personen und Gütern nach den bestehenden Gesetzen zu betreiben, mit dem Befugnisse, mit auswärtigen Schifffahrts-Gesellschaften in Verbindung zu treten und an denselben Theil zu nehmen, oder ihnen Antheil zu geben, um die Schifffahrt so viel als möglich nützlich zu machen. Auch kann die Gesellschaft ihre Dampfschiffe zum Schleppen anderer Schiffe verwenden. 2) Der Fonds der Unternehmung besteht gegenwärtig in vier Millionen Gulden Konv. Münze in 20 Kreuzer-Stücken, drei Stück auf Einen Gulden, und zwanzig Gulden auf eine kölnische Mark fein Silber gerechnet, und wurde durch einzelne Aktien im Betrage von 500 fl. und 250 fl. in Konv. Münze aufgebracht; erstere heissen ganze, letztere halbe Aktien. Rechnet man zwei halbe für eine ganze Aktie, so beträgt die Anzahl aller Aktien 8000. Im Falle der Ausgabe von neuen Aktien haben die Aktionäre im Verhältnisse des Besitzes der früheren Aktien den Vorzug. 3) Die Aktien lauten auf den Namen der Aktionäre, können aber auch weiter cedirt, oder auf andere gesetzliche Weise übertragen werden. Die Cession oder sonstige Uebertragung wird aber von der Gesellschaft erst dann als geschehen anerkannt, wenn die Umschreibung der Aktie auf den Namen des neuen Eigenthümers erfolgt ist, bis dahin wird der frühere Eigenthümer als der Besitzer der Aktie betrachtet. Die Umschreibung einer Aktie in mehrere Theile findet niemals, die Umschreibung mehrerer Aktien in eine aber, in dem einzigen Falle Statt, wenn zwei halbe Aktien in eine ganze umgewandelt werden sollen. 4) Jeder Aktionnär als Gesellschaftsmitglied ist Miteigenthümer des ganzen Gesellschaftsvermögens in dem Maasse, in welchem

sich die Anzahl der in seinem Besitze befindlichen Aktien, zwei halbe für eine ganze gerechnet, zur Summe aller von der Gesellschaft emittirten verhält. Er geniesst während der Dauer der Gesellschaft aus dem reinen Erträgnisse der Unternehmung die von der jährlich abzuhaltenden Generalversammlung zu bestimmende Dividende, wovon die erste Rate am 1. Sept. jeden Jahres mit 12 fl. 30 kr. K. M. für eine ganze Aktie, als die Hälfte von 5 Proz. Interessen, und der zufolge der getroffenen Bestimmungen erübrigende Betrag, gleich nach abgehaltener Generalversammlung bei der Gesellschaftskasse gegen die den Aktien beigegebenen Koupons, oder in den Fällen, wo keine solchen ausgegeben wurden, gegen klassenmässig gestempelte Quittungen ausgezahlt wird. 5) In Verlust gerathene Aktien oder Koupons müssen bei dem K. K. n. Oesterr. Merkantil- und Wechselgerichte auf gesetzliche Art amortisirt werden, um andere Aktien oder Koupons dagegen erhalten zu können. 6) Die Gesellschaft steht unter dem Schutze des K. K. Hofkammer-Präsidiums; in Rechtsangelegenheiten untersteht die Gesellschaft als Geklagte, mit alleiniger Ausnahme von Realklagen, dem K. K. n. Oesterr. Merkantil- und Wechselgerichte; Anstände und Streitigkeiten jedoch, welche sich zwischen der Gesellschaft und ihren Mitgliedern in gesellschaftlichen Angelegenheiten ergeben, werden entweder durch die Generalversammlung vermittelnd beigelegt oder durch ein Schiedsgericht in Wien, mit Ausschluss jeder weiteren Berufung und jedes anderen Rechtsmittels, entschieden. 7) Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch die Generalversammlung, einen Ausschuss, eine Administration und eine Betriebs-Direktion, welche sämmtlich ihren Sitz in Wien haben, geleitet. 8) Jeder Aktionär, welcher seit sechs Monaten vor Abhaltung der Generalversammlung als Eigenthümer von wenigstens Zehn, auf seinen Namen lautenden ganzen Aktien in den Büchern der Gesellschaft eingetragen erscheint, ein K. K. Oesterr. Unterthan ist, ungehindert über sein Vermögen verfügen kann, und fähig ist, vor Gericht ein gültiges Zeugniss abzulegen, hat Sitz- und Stimmrecht bei einer jeweiligen Generalversammlung. Um das Stimmrecht auszuüben, muss ein Aktionär seine Aktien wenigstens 7 Tage vor der Generalversammlung bei der Administration in Wien, oder bei einer ihrer Agenturen in Pesth oder Linz hinterlegen, und es werden ihm dieselben erst nach abgehaltener Generalversammlung wieder zu seiner freien Verfügung übergeben. 9) Dieses Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden, jedoch muss dieser ebenfalls ein stimmfähiger Aktionär sein, und die an ihn gehörig ausgestellte Vollmacht wenigstens 8 Tage vor der Generalversammlung bei der Gesellschafts-Administration ausgewiesen haben. Ein solcher Bevollmächtigter hat für sich und seine Mandanten zusammen nur zwei und niemals mehr Stimmen. 10) Die Generalversammlung wird von dem, von der Admini-

stration aus ihrer Mitte zu wählenden Vorsitzenden geleitet und es werden ihre Beschlüsse nach relativer Stimmenmehrheit gefasst. Bei gleichen Stimmen giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag; ein Beschluss zur Auflösung der Gesellschaft erfordert eine Mehrheit von drei Viertel der anwesenden Stimmen. Die Generalversammlung wählt drei Aktionäre, welche die Bücher der Gesellschaft und die gelegte Hauptrechnung mit Genauigkeit zu prüfen und die Erledigung der Rechnung zu ertheilen haben. 11) Der Ausschuss und die Administration bestehen aus 5, die Betriebs-Direktion aus einem Direktor und einem ihm beigegebenen Adjunkten. Die Ernennung des Betriebs-Direktors und des Adjunkten, so wie die Bestimmung der Genüsse derselben, erfolgt von der Administration vereint mit dem Ausschusse. 12) Für die jährlichen Abschreibungen sind folgende Maassstäbe festgesetzt; von dem Werthe der Dampfboote 6 Proz., von den hölzernen Transportschiffen 25 Proz., von den eisernen Transportschiffen 10 Proz., von dem Inventar der Schiffe und Stationen 10 Proz., von den Ofener Werkstätten 10 Proz., von den alten Reserve-Dampfkesseln und sonstigen alten bedeutenden Reserve-Maschinen-Bestandtheilen 25 Proz., vom Werthe der Gebäude 5 Proz. 13) Von dem nach vollzogener Abschreibung verbleibenden reinen Jahresertrage werden jährlich wenigstens 20 Proz. für einen Reservefonds und Vergrösserung des Stammvermögens zurückbehalten.

3. Stand und Beschreibung der Dampfschiffe.

Während des Jahres 1844 befuhren folgende 23 Dampfschiffe die Donau: (Im J. 1845 sind die Boote Karl und Hermine zur Befahrung der Theiss bestimmt.)

No.	Name der Schiffe.	Pferdekraft.	Alter.	Material, aus welchem der Schiffskörper gefertigt.	Kosten der Maschine. fl.	kr.	Kosten des Schiffskörpers und d. Maschine. fl.	kr.	Summe der Abschreibungsziffer v. J. 1831 bis Ende 1844. fl.	kr.
1.	Franz I., Passagier- und Waarenschiff .	60	vom 17. Sept. 1830 bis Ende 1840.	1. Körper von Holz.	75308	15				
			vom 24. Juli 1841.	2. Kp. v. Eisen.			118854	28	70080	—
2.	Argo, Passagierschiff.	30	vom 11. Aug. 1833 bis 10. März 1844.	Holz.	33479	55	33479	55	21345	—
3.	Pannonia, Passagierschiff	36	vom 3. März 1834 bis Ende 1841.	zerlegt.						
4.	Zrinyi, Passagier- und Waarenschiff	80	vom 22. Sept. 1835.	Holz.			112488	37	61875	—
5.	Nádor, Passagier- und Waarenschiff	42	vom 24. April 1836 bis Ende 1839.	1. Krp. v. Hlz.	43984	20				
			vom 12. Juni 1840.	2. do.			81743	48	32192	—
6.	Arpád, Passagier- und Waarenschiff	80	vom 11. Mai 1837 bis Ende 1843.	1. Krp. v. Hlz.	66735	58				
			vom 17. März 1844.	2. Krp. v. Eisn.			111383	32	30768	—
7.	Maria Anna, Passagier- und Waarenschiff . .	76	vom 7. Sept. 1837 bis Ende 1843.	1. Krp. v. Hlz.	52679	1				
			vom 12. Juni 1844.	2. Krp. v. Eisn.			101253	54	22534	—
8.	Erös, Remorqueur . .	140	vom 11. Juli 1838.	von Holz.			118749	37	45720	—
9.	Galathea, Passagier- und Waarenschiff .	60	vom 4. Sept. 1838 bis ½. Juli 1842.	1. Krp. v. Hlz.	40716	26				
			vom 3. März 1843.	2. Krp. v. Eisn.			75774	25	18636	—
10.	Sophia, Psg. u. Wsch.	60	vom 15. Juni 1839.	von Eisen.			102094	53	33690	—

No.	Name der Schiffe.	Pferdekraft.	Alter.	Material, aus welchem der Schiffskörper gefertigt.	Kosten der Maschine. fl	kr.	Kosten des Schiffskörpers und d. Maschine. fl.	kr.	Summe der Abschreibungsziffer v. J. 1831 bis Ende 1844. fl.	kr.
11.	Samson, Passagier- und Waarenschiff	100	vom 19. März 1841.	von Eisen.			130730	11	31380	—
12.	Stephan, Psg. u. Wsch.	76	vom 18. April 1841.	dito.			126244	51	29035	—
13.	Ludwig, Passagier- und Waarenschiff	40	vom 14. Juni 1841 bis 24. Juli 1844.	dito.			91977	48	19697	—
		80	vom 24. Juli 1844.	dito.			110947	44		
14.	Hermine, Psg. u. Wsch.	40	vom 12. Okt. 1841.	dito.			93735	32	17815	—
15.	Franz-Carl, Passagier- und Waarenschiff	40	vom 9. Sept. 1841.	dito.			90982	31	17744	—
16.	Carl, Remorqueur	100	vom 3. April 1842.	dito.			94321	9	16035	—
17.	Johann, Psg. u. Wsch.	100	vom 22. Sept. 1842.	dito.			91363	36	12334	—
18.	Stadt Wien, Passagier- und Waarenschiff	112	vom 16. Febr. 1843 bis 18. März 1844.	dito.			107462	37	12353	—
			vom 18. März 1844.	dito.			99462	37		
19.	StadtPesth, Passagier- und Waarenschiff	110	vom 2. Mai 1843.	dito.			107349	32	10196	—
20.	Herkules, Remorqueur	200	vom 27. Okt. 1843 bis 31. März 1844.	dito.			168257	20	11135	—
			vom 31. März 1844.	dito.			173737	20		
21.	Friedrich, Passagier- und Waarenschiff	100	vom 6. Nov. 1843.	dito.			103242	25	6710	—
22.	Donau, Passagiersch.	50	vom 30. Nov. 1843.	dito.			52845	—	3170	—
23.	Buda, Passagierschiff.	40	vom 1. Mai 1844.	dito.			30542	32	1769	—

Hierzu traten im Anfange des Jahres 1845 noch 3 Dampfschiffe nämlich:

No. 24. Attila, Remorqueur mit 160 Pferdekraft von Eisen.
- 25. Bátor, - - 160 - dto.
- 26. Szechenyi Passagier- u. Waarenschiff - 100 - dto.

Die Summe der Pferdekräfte sämmtlicher Dampfschiffe beträgt 2252. Zu den angeführten Dampfbooten treten noch im Laufe des Jahres 1845: 6 mit einer Gesammtkraft von 850 Pferden hinzu, welche schon im Bau begriffen sind.

4. Beförderungspreise und Fahrzeiten in den verschiedenen Perioden des Jahres.

A. Personen-Tarif.

Strecke I. Linz-Wien. (Früh 7 Uhr.)

Von Linz nach Wien, im März jeden ungeraden Tag, im April jeden geraden Tag, vom 1. Mai angefangen täglich. Von Wien nach Linz: (Früh 8 Uhr.) im März jeden ungeraden Tag, im April jeden geraden Tag, vom 1. Mai angefangen täglich. Die Ein- und Aussteigestation ist Nussdorf. Die Beförderung zum Schiffe, so wie vom Schiffe in die Stadt liegt den H. H. Passagieren ob. Fahrgelegenheiten stehen am Ufer bereit, so wie Stellwagen, gegen Entrichtung von 12 kr. K. M. pro Person; wozu die Fahrkarten bei dem Kondukteure des Schiffes zu haben sind.

Strecke II. Wien-Pesth. Täglich. Von Wien nach Pesth. Bis zum 14. April finden die Abfahrten von Wien um 3 Uhr Nachmittags Statt. Das Schiff übernachtet in Pressburg, und fährt den andern Tag um 6 Uhr Morgens nach Pesth weiter. (Ankunft daselbst gegen 6 Uhr Abends.) — Vom 16. April angefangen, fahren die Dampfboote von Wien nach Pesth in Einem Tage. (Abfahrt um 5 Uhr Morgens, Ankunft in Pesth Abends.) Von Pesth nach Wien. Täglich früh 7 Uhr. Das Dampfboot kommt den zweiten Morgen in Pressburg an und setzt, nach Einladung, seine Reise fort. Wien-Pressburg. Vom 15. April angefangen, fährt täglich ein besonderes Schiff: von Pressburg nach Wien um 6 Uhr Morg., von Wien nach Pressburg um 3 Uhr Nachm.

Strecke III. Von Pesth abwärts bis Orsova. Von Pesth nach Semlin vier Mal die Woche, nämlich: am Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag Morgens. Das am Dienstag abgehende Schiff fährt sowohl in der Thal- als in der Bergfahrt in die Drave, berührt Essegg, nnd setzt dann seine Reise fort.

Von Szegedin in die Donau in Verbindung mit den zwischen Pesth und Semlin laufenden Dampfbooten. Das Nähere hierüber wird durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht.

Von Semlin direkt nach Orsova, zweimal in der Woche, nämlich am Dienstag und Freitag Morg. Von Orsova nach Semlin zweimal in der Woche, am Mittwoch und Sonnabend. Von Semlin nach Pesth vier Mal in der Woche, in Verbindung mit der Theiss (Szegedin) und der Drave (Essegg). Die Abfahrtstage und Stunden werden in Semlin bekannt gemacht.

Strecke IV. Orsova-Galacz. (Untere Donau.) Die Passagiere werden von Orsova auf gut gedeckten Ruderschiffen über das eiserne Thor bis zum untern Dampfboot geführt. Die Distanz von $2\frac{1}{2}$ deutschen M. wird in etwa $2\frac{1}{2}$ St. zurückgelegt. Wöchentlich am Mittwoch und abwechselnd, die eine Woche auf der wallachischen, die andere auf der türkischen Seite.

Türkische Seite. (Rechtes Ufer.) Von Kladosnitza nach Galacz. Mittwoch 2, 16, 30 April; 14, 28 Mai; 11, 25 Juni; 9, 23 Juli, 6, 20 Aug.; 3, 17 Sept.; 1, 25, 29 Okt.; 12 Nov.

Wallachische Seite. (Linkes Ufer.) Von Skela-Kladovi nach Galacz, Mittwoch 26 März; 9, 23 April; 7, 21 Mai; 4, 18 Juni; 2, 16, 30 Juli; 13, 27 Aug.; 10, 24 Sept.; 8, 22 Okt.; 5, 19 Nov. Von Galacz aufwärts; wöchentlich am Sonntag und abwechselnd.

Türkische Seite. (Rechtes Ufer.) Nach Kladosnitza und Orsova, Sonntag 6, 20 April; 4, 18 Mai; 1, 15, 29 Juni; 13, 27 Juli; 10, 24 Aug.; 7, 21 Sept.; 5, 19 Okt.; 2, 16 Nov.

Wallachische Seite. (Linkes Ufer.) Nach Skela-Kladovi und Orsova, Sonntag 30 März; 13, 27 April; 11, 25 Mai; 8, 22 Juni; 6, 20 Juli; 3, 17, 31 Aug.; 14, 28 Sept.; 12, 26 Okt.; 9, 23 Nov.

Strecke V. Galacz-Konstantinopel, mit Schiffen des österr. Lloyd. Von Galacz nach Konstantinopel. Vom 30. März angefangen, bis 23. Nov. jeden Sonntag früh. Von Konstantinopel nach Galacz. Vom 25. März angefangen bis 18. Nov. jeden Dienstag Mittag. Die Fahrten vom 1, 15, 29 April; 13, 27 Mai; 10, 24 Juni; 8, 22 Juli; 5, 19 Aug.; 2, 16, 30 Sept.; 14, 28 Okt. und 11. Nov. stehen in Verbindung mit dem am r. U. (türkische Seite) laufenden Schiffe, und sind daher den nach Oesterreich bestimmten pr. t. Passagieren anzuempfehlen. Die an diesen Tagen von Konstantinopel abgehenden Reisenden werden, bei ihrer Ankunft in Galacz, sogleich von dem, auf der türkischen Seite fahrenden Fluss-Dampfboote aufgenommen und nach Orsova weiter befördert. Die unmittelbare Weiterbeförderung auf der wallachischen Seite kann aus dem Grunde nicht Statt finden, weil die Passagiere erst nach vollendeter Quarantaine das Land und somit das auf dieser Seite fahrende Dampfboot betreten dürfen. Dagegen können die Reisenden jede Woche von Wien nach Konstantinopel abgehen und ihre Reise ununterbrochen fortsetzen.

Beispiel.

Abfahrt von Wien am 3. Mai, von Pesth am 4. Mai, von Semlin am 6. Mai, von Orsova am 7. Mai, von Galacz am 11. Mai.

Ankunft in Konstantinopel 12. Mai früh, folglich zehn volle Tage. — Dauer der Reise aufwärts 18 bis 20 volle Tage.

Passagier-Preis-Tarif.

Preise in Konv. Münze.

Linz.	Abwärts.				Aufwärts.				Ab- u. Aufw.			
	Plätze.		Wagen.	Kabinen.	Plätze.		Wagen.	Kabinen.	Pferde.	Hunde.	Uebergew. pr. W. M.	
Zwischen	I.	II.			I.	II.						
	fl. kr.	fl. kr.	fl.	fl.	fl. kr.	fl. kr.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	kr.
Linz u. Mauthausen	1 40	1 10	—	—	1 —	— 40	—	—	—	—	—	—
- Wallsee . .	2 10	1 30	—	—	1 20	— 50	—	—	—	—	—	—
- Grein . . .	2 30	1 40	—	—	1 30	1 —	—	—	—	—	—	—
- Ybbs . . .	3 20	2 15	—	—	2 10	1 30	—	—	—	—	—	—
- Marbach .	4 —	2 40	—	—	2 30	1 50	—	—	—	—	—	—
- Pöchlarn .	4 10	2 50	—	—	3 10	2 10	—	—	—	—	—	—
- Mölk	5 —	3 20	—	—	3 10	2 10	—	—	—	—	—	1
- Spitz	6 —	4 —	—	—	3 20	2 20	—	—	—	—	—	—
- Stein, Krems	6 40	4 30	16	4	4 30	3 —	12	10	10	1	—	—
- Traismauer	7 —	4 30	—	—	5 —	3 20	—	—	—	—	—	—
- Tulln . . .	7 30	5 —	—	—	5 20	3 30	—	—	—	—	—	—
- Wien . . .	8 —	5 20	20	6	6 —	4 —	15	15	15	1	30	2

Wien.	Abwärts.				Aufwärts.				Ab- u. Aufw.			
	Plätze.		Wagen.	Kabinen.	Plätze.		Wagen.	Kabinen.	Pferde.	Hunde.	Übgw. p. W.W.	
Zwischen	I.	II.			I.	II.						
	fl. kr.	fl. kr.	fl.	fl.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl.	fl.	fl.	fl. kr.	kr.
Wien u. Linz .	8 —	5 20	20	6	6 —	4 —	15	15	15	1	30	2
- Mauthausen .	7 30	5 —	—	—	5 20	3 30	—	—	—	—	—	—
- Wallsee	7 —	4 30	—	—	5 —	3 20	—	—	—	—	—	—
- Grein	6 40	4 30	16	4	4 30	3 —	—	—	—	—	—	—
- Ybbs	6 —	4 —	—	—	3 20	2 20	—	—	—	—	—	—
- Marbach . . .	5 —	3 20	—	—	3 10	2 10	—	—	—	—	—	—
- Pöchlarn . .	4 10	2 30	—	—	3 10	2 10	—	—	—	—	—	—
- Mölk	4 —	2 40	—	—	2 50	1 30	—	—	—	—	—	1
- Spitz	3 20	2 15	—	—	2 10	1 30	—	—	—	—	—	—
- Stein, Krems	2 30	1 40	8	—	1 30	1 —	7	8	10	1	—	—
- Traismauer .	2 10	1 30	—	—	1 20	— 50	—	—	—	—	—	—
- Tulu	1 40	1 10	—	—	1 —	— 40	—	—	—	—	—	—
- Greifenstein	1 —	— 40	—	—	— 50	— 30	—	—	—	—	—	—
- Pressburg . .	2 40	1 50	8	5	2 10	1 30	6	10	8	1	—	1
- Komorn . . .	6 30	4 20	15	8	5 10	3 30	15	15	—	—	—	—
- Gran	7 10	4 50	18	—	6 —	4 —	18	—	—	—	—	—
- Waitzen . . .	8 30	5 40	18	—	7 —	4 40	18	—	—	—	—	—
- Pesth	9 —	6 —	20	12	7 30	5 —	20	25	25	2	—	2
- Bája	14 —	9 20	36	—	11 10	7 30	36	—	—	—	—	—
- Mohacs . . .	14 40	9 55	38	—	12 10	8 10	38	—	—	—	—	—
- Essegg . . .	16 10	10 50	40	—	13 40	9 10	40	—	—	—	—	—
- Vukovár . . .	17 10	11 30	40	24	14 40	9 40	40	30	35	3	—	—
- Neusatz . . .	18 —	12 —	44	—	15 30	10 29	44	—	—	—	—	—
- Szegedin . .	25 —	17 —	54	—	23 —	14 —	54	—	—	—	—	—
- Karlovitz . .	18 20	12 20	45	—	15 50	10 40	45	—	—	—	—	—
- Semlin	20 —	13 20	46	30	17 30	11 50	46	46	40	3	—	—
- Drencova . .	26 20	17 35	54	—	21 30	14 20	54	—	—	—	—	—
- Orsova . . .	29 —	19 20	56	36	24 30	16 20	56	59	59	4	—	3
- Rustzuk, Giurgevo .	44 —	29 20	70	60	39 30	26 20	70	90	70	6	—	—
- Tuturkan, Oltenitza .	46 20	30 35	72	—	41 50	28 —	72	—	—	—	—	—
- Silistria . . .	47 40	31 50	75	—	43 10	28 40	75	—	—	—	—	—
- Czerna-Voda	49 50	33 15	76	—	45 20	30 20	76	—	—	—	—	—
- Hirsova . . .	51 20	34 15	76	—	46 50	31 —	76	—	—	—	—	—
- Braila	53 20	35 40	78	—	48 50	32 20	78	—	—	—	—	—
- Galacz . . .	54 —	36 —	80	80	49 30	33 —	80	120	80	6	—	4
. Konstantinopel	94 —	66 —	120	—	89 30	63 —	100	—	100	8	—	—

Wegen d. sonst. Reglementsbestimmungen siehe Seite 252 „Bemerkungen“.

B. Frachten-Tarif.

Die Preise sind in Konv. Münze und pro Wiener Ztr.

Zwischen	Allgemeiner Frachtsatz.		Ordin. Artikel u. Landesprod.				Fortepiano.		Baarschaften v. 100 fl.	
			Mai, Juni, Juli.		in andern Monat.					
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Wien und Linz	—	30	—	—	—	36	12	—	—	6
- Mauthausen, Wallsee	—	45	—	—	—	—	11	—	—	6
- Grein	—	40	—	—	—	—	10	—	—	6
- Ybbs	—	36	—	—	—	—	9	—	—	6
- Marbach, Pöchlarn	—	30	—	—	—	—	8	—	—	6
- Spitz, Mölk	—	27	—	—	—	—	7	—	—	6
- Stein	—	24	—	—	—	—	7	—	—	6
- Pressburg	—	18	—	—	—	15	6	—	—	6
- Gönyö, Komorn .	—	36	—	30	—	33	10	—	—	8
- Gran	—	50	—	33	—	36	11	—	—	8
- Waitzen, Pesth .	—	54	—	36	—	42	12	—	—	8
- Bája	1	10	—	42	—	50	15	—	—	16
- Mohács	1	12	—	50	1	—	16	—	—	16
- Essegg	1	15	—	53	1	3	16	—	—	18
- Drave-Mündung .	—	—	—	53	1	3	16	—	—	18
- Vukovár	1	18	—	55	1	5	16	—	—	18
- Neusalz	1	24	1	—	1	10	17	—	—	18
- Karlowitz	1	30	1	6	1	15	18	—	—	20
- Theiss-Mündung .	—	—	1	3	1	12	—	—	—	—
- Temesvar	1	40	—	—	—	—	24	—	—	—
- Szegedin	1	35	—	—	—	—	20	—	—	20
- Semlin	1	40	1	6	1	15	18	—	—	20
- Drenkova	2	—	—	—	1	40	19	—	—	24
- Orsova	2	10	—	—	1	50	20	—	—	24
- Sistov, Rustzuk, Giurgevo	2	30	—	—	—	—	25	—	—	40
- Hirsova, Braila Galacz	2	40	—	—	—	—	30	—	—	45
- Konstantinopel . .	3	—	—	—	—	—	45	—	1	—
Wien u. Pesth (Eilgut.)	1	15								
- - Semlin dto.	2	30								

Bemerkungen und Bedingungen.

1) Die Waaren werden nach der Reihenfolge der Aufgabe und nach Maassgabe der, der Gesellschaft jeweilig zu Gebote stehenden Räume auf Dampfschiffen aller Art und Lastschiffen verladen. 2) Eilgüter gehen allen anderen Gütern vor, — werden jedoch nur nach Thunlichkeit angenommen. Selbige werden von Wien nach Pesth in 3, und nach Semlin in 10 Tagen gegen Verlust der halben Fracht gestellt. 3) Einzelne grosse Partien werden entweder theilweise oder nur dann versandt, wenn daraus für die Beförderung der kleinen Partien keine Störung entsteht. Unverpackte Produkte (generi alla rinfusa) werden auch zur Verführung übernommen und in Lastschiffen verladen. Die Parteien, welche solche zu verführen haben, werden eingeladen, sich mit den betreffenden Agenten der Gesellschaft wegen Ueberlassung der Schiffe verständigen zu wollen. Die Einladung dieser Artikel wird von der Partei besorgt, und es muss dieselbe spätestens in 3 Tagen beendet sein, für jeden Tag mehr zahlt die Partei 50 fl. K. M. Wartgeld, die täglich zu entrichten sind. Die Ausladung geschieht auf Kosten der Gesellschaft; die hierzu nöthigen Säcke hat der Empfänger in Bereitschaft zu halten. In Wien sind die Parteien verpflichtet, binnen 12 St. nach Empfang des Frachtbriefes, die Säcke zur Ausladung dieser unverpackten Produkte an den jeweiligen Landungsplatz zu stellen, widrigenfalls die Gesellschaft mit ihren eigenen Säcken, gegen Vergütung von 2 kr. K. M. pro Sack, die Ausladung vornimmt; die Partei hat die leeren Säcke am anderen Tage zurückzustellen. 4) In Wien stellt die Gesellschaft die Waaren unentgeltlich auf die K. K. Hauptmauth, für jene jedoch, welche die Parteien am Landungsplatze frei machen und selbst wegführen, vergütet die Gesellschaft $2\frac{2}{5}$ kr. K. M. pro Wr. Ztr., als Betrag der Zufuhr zur Mauth. Flüssigkeiten aber, als Oel, Wein etc., müssen von den Parteien binnen 24 St. nach der Ausladung auf eigene Kosten weggeführt werden. Für alle Waaren, welche am Wiener Landungsplatze verzollt werden, hat der Empfänger 1 kr. K. M. pro Wr. Ztr. Waggebühr zu entrichten. 5) Dem allgemeinen Frachtsatze unterliegen alle Waaren, ausgenommen: *a*) Rosenöl, Seide, Möbel, Hüte u. dgl., welche doppelte Fracht, *b*) lebendige Pflanzen (incl. der Geschirre und Emballage), so wie besonders umfangreiche Frachtstücke, welche dreifache Fracht zahlen, *c*) Schafwolle in gepressten viereckigen Ballen, welche eine Frachtermässigung von 20 Proz. geniesst, dann *d*) die im §. 6. verzeichneten ordinären Artikel und Landesprodukte, welche einen ermässigten Frachtsatz zahlen. 6) Ordinäre Artikel und Landesprodukte sind folgende: Alaun, Antimonium, Arsenik, Arzneiblätter, Samen und Wurzeln (ord.), Aurum pig., Bleiweiss, Braunstein, Chlorkalk, Farberden und Farbwaaren (ord.), Federweiss, Fische (getrocknete und eingesalzene), Flamm-

russ, Flüssigkeiten in Fässern, als: Oel, Wein etc.; Früchte (getrocknete), Getreide, Gips in Fässern, Harze, Hölzer verschiedener Art, als: Fassdauben, Farb- und Tischlerhölzer; Metalle (unedle), als: Blei, Eisen, Kupfer, Zinn, Zink u. dgl.; Papiere (ord.), Pfirsichkörner, Potasche, Reiss, Rötheln, Samen, als: Anies, Fenchel, Klee, Kümmel, Rübsamen; Sal amarum und andere ord. Salze, Salzsäure, Seife in Kisten, Scheidewasser, Schwefelsäure, Soda, Tabak in Blättern, Talg, Thran, Tischlerleim, Wachs, Zucker in Fässern, Kisten und Säcken, Zwetschken. 7) Für emballirte Wagen gilt derselbe Frachtsatz, wie für Reisewagen, welcher, so wie jener für die Pferde, im Passagier-Tarif ersichtlich ist. Für Schafe ist $\frac{1}{5}$ des Preises für ein Pferd zu bezahlen. 8) Da grosse Kolli die Umladung sehr erschweren, und dabei oft leiden, so wird festgesetzt, dass Kisten über 600 Ø., die im Inlande bleiben, und Kisten über 400 Ø., welche die Orsova überschreiten, die doppelte Fracht von dem 600 oder 400 Ø. übersteigenden Mehrgewichte bezahlen. 9) Einzelne Kolli oder Packete von 1 à 25 Ø. zahlen die Hälfte, von 26 bis 50 Ø. zwei Drittel, und von mehr als 50 Ø. den ganzen Frachtbetrag eines Zentners. 10) Diejenigen Artikel, welche der Gefahr oder des unangenehmen Geruches wegen von den Passagierschiffen ausgeschlossen sind, werden auf das Waarenschiff aufgenommen. — Zünd- und Reibhölzchen, ätzende oder entzündbare Artikel können nur nach besonderer Uebereinkunft über deren Verpackung auf dem Remorqueur oder Waarenschiff verladen werden, müssen aber separat zollamtlich behandelt und mit den eigens dazu bestimmten Frachtbriefen übergeben werden. Schiess- und Knallpulver, Gas und ungelöschter Kalk werden in keiner Art angenommen. — Für den Schaden, der aus heimlicher Beipackung feuergefährlicher oder ätzender Artikel besteht, bleiben die Versender und Aufgeber verantwortlich und zum ganzen Schadenersatze verpflichtet. 11) Der Kalo wird nicht von einzelnen Kolli, sondern von der ganzen Partie gerechnet (Fälle ausgenommen, wo eine Entwendung augenscheinlich ist), und zwar 1 Proz. vom Honig, dann 2 Proz. von Baum- und Schafwolle, Potasche, Seife, Soda, Talg in Fässern, Tabak, Wachs, Zwetschken, Oel und allen Flüssigkeiten, und 4 Proz. von Talg in Wammen und von Knoppern. 12) Jede Sendung muss mit einem geregelten Frachtbriefe, sammt Zollbolleten übergeben werden; — die Frachtbrief-Blanquets, welche alle Bestimmungen hierüber enthalten, und die Connaissements für die über die Grenze bestimmten Güter, sind in den Bureaus und bei den Agenten zu haben. 13) Kolli werden nur in bester Beschaffenheit übernommen. — Alle Kisten ohne Ausnahme müssen gut bereift, und jene, welche weiter als Orsova bestimmt sind, und werthvolle Waaren enthalten, mit Wachsleinwand überzogen sein. 14) Wenn Kolli auf der Abgabstation auszuladen übersehen, oder zufälliger Weise nach andern Sta-

tionen verführt werden, und erst später am bestimmten Orte eintreffen, so hat der Empfänger für den Zeitverlust nur den Nachlass des Frachtbetrages vom betreffenden Kollo anzusprechen. 15) Einzelne Kolli unter 100 ℔. müssen ins Magazin der Agentur gebracht werden und sind bei der Aufgabe zu frankiren, desgleichen auch alle grösseren Sendungen, welche nicht an bekannte Handlungshäuser gerichtet sind. — Alle Frankaturen müssen gleich bei Aufgabe berichtigt werden. 16) Frachtbriefe, welche nicht an bekannte Häuser adressirt werden, sind mit genauer Angabe des Charakters und Wohnortes des Empfängers zu versehen. 17) Die Gesellschaft befördert die Waaren aufs Schnellste, und sorgt für die richtige Ablieferung, ohne jedoch *a*) eine bestimmte Lieferzeit (mit Ausnahme der Eilgüter) eingehen zu können, oder *b*) eine Haftung zu übernehmen für Schaden und Verluste, welche durch Auffahren, Brand, Schiffbruch und Casus fortuitus entstehen. Bei Unterbrechung der Fahrten, durch plötzlich eingetretene Kälte, ist die Gesellschaft berechtigt, den für die zurückgelegte Strecke entfallenden Frachtbetrag zu fordern, und die Eigenthümer der Waaren sind verpflichtet, für die weitere Beförderung selbst zu sorgen. 18) Beschädigungen jeder Art, mit Ausnahme der im §. 20. und 21. angemerkten, betreffen die Versender, welche sich durch die bestehenden Assekuranz-Kammern schützen können, indem die Gesellschaft zur Erleichterung der Parteien mit den vier Versicherungskammern: K. K. priv. Assicurazioni generali Austro-Italiche, K. K. priv. erste österr. Versicherungs-Gesellschaft, K. K. priv. Riunione adriatica di Sicurtà, K. K. priv. Azienda assicuratrice, die geeigneten Maassregeln getroffen hat, damit auf jedem Schiffe jede beliebige Summe versichert werden kann. 19) Die Administration besorgt ohne Verantwortlichkeit in Linz, Stein, Wien, Pressburg, Pesth, Semlin, Orsova, Giurgevo, Galacz die Versicherung der Waaren für Rechnung der Parteien, jedoch nur, wenn auf dem Frachtbriefe die Versicherungssumme angesetzt ist. Bei Frachtbriefen aber, wo kein Werthbetrag in der dazu bestimmten Rubrik angegeben ist, wird die Waare als nicht zu versichern betrachtet, und geht daher auf Gefahr des Aufgebers ab. — Bei Andrang von Waaren oder bei niederem Wasserstande behält sich die Gesellschaft vor, auf der Strecke unter Orsova Güter auf ordinären Holzschiffen vom Dampfboote im Schlepp führen zu lassen. Die durch die Gesellschaft assekurirten Güter gehen dann auf Gefahr der Parteien, für die assekurirten aber besorgt die Gesellschaft die Superassekuranz, und die betreffenden Empfänger sind verpflichtet, die entfallende Superassekuranz-Prämie bei der Uebernahme zu entrichten. 20) Da nach §. 1. der allgemeinen Versicherungs-Bedingungen die Schäden durch Regengüsse während der Reise von den Kammern bezahlt werden müssen, so ist bei Versendung von Linz nach Wien, und bei jener zwischen Wien und Pesth nach Aus-

ladung der Güter längstens bis zum nächsten Mittag 12 Uhr, bei allen übrigen Stationen gleich nach der Ausladung von Seiten der Partei, die betreffende Beschädigung zu melden, damit der Befund in Gegenwart des D. D. Schifffahrts-Agenten oder seines Bevollmächtigten und des betreffenden Kapitäns, wenn er noch zugegen ist, und der Partei aufgenommen werden kann. 21) Für Beschädigungen wird nur insofern Ersatz geleistet, als an dem Kollo eine äusserliche Verletzung sichtbar ist, und als der Schaden auf die im §. 20. bestimmte Art nachgewiesen wird; nachträgliche Reklamationen können nicht berücksichtigt werden. Für anerkannt schlecht oder unverhältnissmässig schwach verpackte Waaren wird kein Ersatz geleistet. 22) Auf den unter Orsova gelegenen Stationen werden Gold- und Silbermünzen, in einem Group gemengt, zur Beförderung nicht angenommen. Diese Münzen müssen dem Agenten zugezählt, in doppelte Zwillichsäcke verpackt und mit dem Siegel des Aufgebers, welches auch auf dem Frachtbriefe aufgedruckt sein muss, und jenem der Agentur versehen, aufgegeben werden; am Bestimmungsorte wird der Inhalt im Bureau verificirt. 23) Die nach Konstantinopel und andern Häfen der Levante bestimmten Güter werden bis Galacz geführt, von wo aus sie mit Dampfbooten der österr. Lloyd zu ihrer ferneren Bestimmung befördert werden. Der Frachtbrief wird nach Belieben des Versenders frankirt, oder nach Konstantinopel mit Nachnahme und Assecuranz überwiesen. Bei Gütern, welche nach Salonich, Smirna, Trapezunt etc. bestimmt sind, besorgt in Konstantinopel die Agentur des österr. Lloyd die weitere Versendung nach ihrem bestehenden Tarife unter Berechnung der darauf haftenden Nachnahme. 24) Der österr. Lloyd übernimmt dagegen in Konstantinopel alle für die hier aufgeführten Donauplätze bestimmten Waaren zu obigen Frachtsätzen. 25) In Konstantinopel, wo die Güter ohne zollamtliche Register im Zollamte eingelagert werden, liegt es jedem rechtmässigen Empfänger ob, bei der Ausladung gegenwärtig zu sein und die Waaren gegen Konnaissements zu beziehen. — Die Gesellschaft hat sich blos durch ihre Waarenlisten auszuweisen, dass die Güter richtig ausgeladen worden sind, und haftet folglich weder für nach geschehener Ausladung verwechselte, noch in Verlust gerathene Kolli. 26) Bei sich ergebenden Anständen ist nur der rechtmässige Inhaber des Frachtbriefes befugt, Reklamationen zu machen. 27) Jeder, welcher der Gesellschaft Waaren zur Verladung übergiebt, erklärt sich dadurch mit diesen Bestimmungen vollkommen einverstanden.

5. Ergebnisse des Unternehmens in den verschiedenen Perioden seines Bestehens und Vergleichungen.

Genauere Daten über die Ergebnisse des Unternehmens sind erst seit dem J. 1835 bekannt, und stellen wir dieselben in folgender Uebersicht zusammen.

Jahre	Fluss-Schiffe.	See-Schiffe.	Zusammen.	Reisende.	Waaren in W. Ztr.	Netto-Einnahme der Schiffe. fl.	kr.	Andere Einnahmen. fl.	kr.	Gesammt-Einnahmen. fl.	kr.	Gesammt-Ausgaben. fl.	kr.	Rein-Ertrügniss. fl.	kr.
1835.	4	1	5	17727	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1836.	5	2	7	29203	—	109892	10	10610	33	120502	43	81270	59	39231	44
1837.	7	3	10	47436	73991	209153	31	1482	58	210636	29	141073	9	69563	20
1838.	9	5	14	74584	320614	483841	27	2575	53	486417	20	315592	13	170825	7
1839.	10	7	17	103926	348983	531234	2	1483	27	532737	29	391734	35	141002	54
1840.	10	7	17	125293	368683	598176	37	8937	55	607114	32	439539	9	167575	23
1841.	15	7	22	170078	513576	741848	57	6893	1	748741	58	563025	50	185716	8
1842.	19	7	26	211401	591408	727464	42	27572	57	755037	39	632913	31	122124	8
1843.	21	7	28	278594	846017	1,059808	42	59292	14	1,119100	36	910785	48	208315	8
1844.	23	6	29	355864	1,083353	1,368717	47	69947	37	1,438663	24	985232	32	453432	52

Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, so hat sich sowohl die Personen- und Güter-Frequenz, als auch die Einnahme von Jahr zu Jahr gesteigert. Eine Vertheilung von Superdividenden über die 5prozentige Verzinsung des Anlagekapitals (welche unter den Ausgaben begriffen ist) hat jedoch bis jetzt noch nicht Statt gefunden, sondern ist das in jedem Jahre erzielte Reinerträgniss zur Bildung eines Reservefonds benutzt worden. Ein Näheres über die Einnahmen und Ausgaben ergeben die, namentlich von den 3 letzten Jahren, ausführlich erstatteten Rechnungsausweise der Administration, und heben wir daraus noch Nachstehendes hervor. — Im J. 1842 machten 15 Dampfschiffe auf der oberen Donau 504 Reisen, aus denen eine Einnahme von 1,108499 fl. 40 kr. aufkam. Die untere Donau befuhren 2 Dampfschiffe; dieselben legten 42 Reisen zurück und brachten ein 92947 fl. 39 kr. Für die 262 Seereisen der im Dienst befindlichen 7 Seedampfschiffe wurden eingenommen 667862 fl. 26 kr. Die Gesammteinnahmen betrugen mithin 1,869309 fl. 45 kr. Die Betriebsausgaben für Besoldung und Kost der Schiffsmannschaft, Kohlen, Holz, Fett und Reparaturen waren dagegen 1,103999 fl. 1 kr.; hiervon kamen auf die Fahrten der oberen Donau 517133 fl. 26 kr., der unteren Donau 74905 fl. 26 kr., und der See 511960 fl. 9 kr. Es ergaben sich mithin als Netto-Einnahmen für die Schiffe der

oberen Donau	591366 fl.	14 kr.
der unteren Donau	18042 -	13 -
der See	155902 -	17 -
	765310 fl.	44 kr.
Hiervon gingen noch ab: an Extra-Schiffs-Spesen, Frachten-Abzüge, Gehalte an Reserve-Kapitäne, Reparaturen, Donau-Räumungs-Spesen	37846 -	2 -
Blieb als Erträgniss der Schiffe	727464 fl.	42 kr.
Hierzu traten noch an sonstigen Einnahmen	27572 -	57 -
	755037 fl.	39 kr.
An General-Unkosten, Spesen, Besoldungen von Beamten u. Agenten, Abschreibungen u. s. w. ausgegeben	432913 -	31 -
Für 5 Proz. Zinsen von 4,000000 fl. Kapital pro Jahr	200000 -	— -
Es blieben mithin als Reinerträgniss des J. 1842	122124 fl.	8 kr.
Zu diesem Reinerträgniss lieferte die obere Donaulinie einen Ueberschuss von	365710 fl.	— kr.
die unt. Donaulinie einen Ausf. v. 89087 fl. 52 kr.		
die Seelinie einen Ausfall von 134498 - — -		
	243585 fl.	52 kr.
	122124 fl.	8 kr.

Im J. 1843 betrug das Totale der Einnahme 2,342615 fl. 54 kr.; hiervon kamen auf: für die 833 Fahrten der 19 Dampfschiffe auf der oberen Donau 1,371976 fl. 41 kr.; für die 47½ Reisen der 2 Dampfschiffe auf der unteren Donau 103235 fl. 2 kr.; für die 237 Reisen der 7 Dampfschiffe auf der See 667404 fl. 11 kr. Die Ausgaben waren dagegen für die Schiffe auf der oberen Donau 683725 fl. 7 kr., auf der unteren Donau 63946 fl. 9 kr., auf der See 498663 fl. 51 kr.; im Ganzen also 1,246337 fl. 7 kr. Als Netto-Erträgniss der Dampfschiffe verblieben mithin 1,096278 fl. 47 kr.; von diesen gingen noch an ferneren Ausgaben ab 36470 fl. 5 kr.; es stellten sich mithin als Reinerträgniss der Dampfschiffe dar ..... 1,059808 fl. 42 kr.
An sonstigen Einnahmen kamen auf ..... 59292 - 14 -
1,119100 fl. 56 kr.
Die Ausgaben für General-Unkosten u. s. w. betrugen ..... 660785 - 48 -
Für 5 prozentige Zinsen vom Aktien-Kapital 4,000000 fl. pro 1 Jahr ..... 200000 - — -
Für 5 prozentige Zinsen vom Anlehen 1,000000 fl. pro 1 Jahr ..... 50000 - — -
Blieb Reinerträgniss für das Jahr 1843: 208315 fl. 8 kr.
Von diesem Reinerträgniss kam von der oberen Donaulinie ein Ueberschuss von .... 358368 - 8 -
von der untern Donaulinie ein Ausfall von ..... 34868 fl. — kr.
v. d. Seelinie ein Ausfall von 95185 - — - 130053 - — -
208315 fl. 8 kr.

Im J. 1844 befuhren die obere Donau 20 Dampfschiffe, welche 928 Reisen zurücklegten; auf der unteren Donau machten 2 Dampfschiffe 35 Reisen, auf der See 6 Dampfschiffe 163½ Reisen. Als Einnahmen ergaben sich hierbei für die obere Donau 1,791347 fl. 30 kr., für die untere Donau 96869 fl. 41 kr., für die See 693282 fl. 19 kr.; zusammen also 2,581499 fl. 30 kr. Die Ausgaben waren dagegen im Ganzen 1,212781 fl. 43 kr., und zwar für die Reisen auf der obern Donau 720031 fl. 6 kr., auf der unteren Donau 54393 fl. 59 kr., auf der See 438136 fl. 38 kr.; als Erträgniss der Dampfschiffe stellten sich mithin ..... 1,368717 fl. 47 kr.
heraus. Hierzu sonstige Einnahmen ..... 69947 - 37 -
Zusammen 1,438665 fl. 24 kr.
An Generalunkosten, Spesen etc. ausgegeben 735232 - 32 -
5proz. Zinsen vom Aktien-Kapital u. Anlehen 250000 - — -
Im J. 1844 mithin ein Reinerträgniss von .. 453432 fl. 52 kr.
Hierzu entfiel von der obern Donaulinie ein reiner Nutzen von ..... 494735 - 12 -

von der Seelinie ein reiner Nutzen von . . .	5134 fl.	45 kr.
	499869 fl.	37 kr.
von der untern Donaulinie ein Ausfall von .	46437 -	5 -
	453432 fl.	52 kr.

Der Kours der Aktien (Stammwerth 500 fl.) hat in der letzten Zeit zwischen 617 und 736 geschwankt. — Ausser den Booten der Donaugesellschaft besteht in Ungarn noch das kleine Dampfboot „Remeny“ zur Kommunikation zwischen Altofen, Ofen und Pesth; ferner ist auf Rechnung eines Ofener Bürgers ein kleines Boot in Altofen zu gleichem Zwecke erbaut. Ein anderes Boot von 2 Pferdekraft besorgt zwischen Spillern und Greifenstein bei Klosterneuburg oberhalb Wien die Ueberfahrt, und stehen die Fahrten desselben mit den 6 regelmässigen Fahrten der Stockerauer Eisenbahn im Einklang.

Zur Befahrung der Nebenflüsse der Donau, Save und Kulpa besteht eine besondere Gesellschaft. Die regelmässigen Fahrten derselben haben im Sept. 1844 begonnen, und sind dergestalt geordnet, dass dieselben monatlich zweimal, und zwar so viel wie möglich immer am 1. und 15. jeden Monats von Sissek nach Semlin, und am 6. und 21. von Semlin nach Sissek Statt finden. Die Bureaus und Agenturen befinden sich zu Sissek, Jassenovas, Alt-Gradiska, Brod, Nupanje, Mittrowitz, Klenak und Semlin. Die Preise bei der Thalfahrt sind für die Kajüte von Sissek nach Jassenovacs $2\frac{1}{2}$ fl., nach Alt-Gradiska 3 fl. 40 kr., nach Brod 6 fl. 10 kr., nach Nupanje $8\frac{1}{2}$ fl., nach Mittrovitz 11 fl. 40 kr., nach Klenak $12\frac{1}{2}$ fl. und nach Semlin 15 fl. Bergfahrt. Von Semlin nach Klenak 2 fl., nach Mittrovitz 2 fl. 40 kr., nach Nupanje 5 fl. 10 kr., nach Brod 7 fl. 10 kr., nach Alt-Gradiska 9 fl., nach Jassenovacs 10 fl., und nach Sissek 12 fl. Jeder Reisende hat 50 ℔ Gewicht an Gepäck frei; für das Uebergewicht zahlt man nach dem Tarife. —

Der Tarif für Kaufmannsgüter ist so eingerichtet, dass der Ztr. von Sissek nach Semlin 30 kr. bei der Thalfahrt, und 40 kr. bei der Bergfahrt zahlt. Alle Güter, mit Ausnahme der Cerealien, werden als Kaufmannsgüter betrachtet und zahlen nach dem Tarife für solche Güter. Wolle und andere voluminöse Waaren zahlen um 25 Proz. der gewöhnlichen Frachtsätze mehr, Tabak, Wolle, Hanf und Hadern in gepresstem Zustande zahlen die einfache Fracht. Einzelne Kolli oder Packete von 1 bis 25 ℔ zahlen die Hälfte, von 25 bis 50 ℔. $\frac{2}{3}$, und von 50 bis 100 ℔. den ganzen Frachtbetrag eines Ztrs. Einzelne Kolli unter 100 ℔ sind bei der Aufgabe zu frankiren, für grössere Sendungen von Kaufmannsgütern wird jedoch der Frachtbetrag jederzeit nachgenommen. Alle Aufgaben oder Uebernahmen haben entweder im Bureau der Gesellschaft oder bei den Agenten zu geschehen; am Bord des Schiffes selbst wird, ausser den Passagiergütern, nichts übernommen oder übergeben. Die Gesellschaft befördert

die Waaren auf das Schnellste, und sorgt, ohne eine bestimmte Lieferzeit eingehen zu können, für die richtige Ablieferung, mit Ausnahme jedoch aller Schäden und Verluste, welche durch Auffahren, Braud, Schiffbruch oder äussere Gewalt entstehen. — Transport-Schiffe, welche von dem Dampfschiff der Gesellschaft ins Schlepptau genommen werden, zahlen für das Bugsiren eines Schiffes von Semlin nach Sissek mit einer Ladung von 8000 pressb. Metzen 650 fl. K. Münze, für das Bugsiren eines leeren Schiffes von Sissek nach Semlin, mit einer Kapacität von 6000 bis 8000 Metzen: 200 fl., mit irgend einer Kapacität unter 6000 Metzen, 150 fl. u. s. w. In Betracht der eben so schnellen als billigen Beförderung für die Strecke von 46 Postm. bietet die Save-Dampfschifffahrt Vortheile genug dar, und es bedarf nur noch einiger weniger Aushülfe durch die Regulirung der Save, um diese Wasserstrasse in höchster Vollkommenheit herzustellen. Um das Geschäft aber zu der erwünschten Vollkommenheit zu bringen, so ist es zugleich nothwendig, statt des einen Dampfschiffes wenigstens zwei anzuschaffen, und dieses mit 12 Lastschiffen zu versehen, indem bis jetzt die Fahrten des einen Schiffes lange nicht den Verkehrsbedürfnissen genügt haben. — Auf der Theiss werden, ausser den Fahrten der Schiffe der priv. ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, noch, seit Ende des Jahres 1844, Fahrten von dem der kroatischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehörigen Dampfboote „Florisdorf" gemacht.

6. Wichtigste Verhältnisse und Sehenswürdigkeiten der Haupt-Stationen, Gasthöfe:

a) Linz, z. v. Linz-Budweiser Eisenbahn.

b) Enns, alte Stadt am r. U. der Donau und am l. des Ennflusses, welcher die Grenze zwischen dem Lande ob und unter der Enns bildet, 3500 Ew.; Maximiliansthurm, Schloss Ennseck. Gasth.: Adler, Krone.

c) Mauthhausen, 1000 Ew., am l. U.; Steinbrüche, Salzmagazine, Pferdehandel; Thurm Pragstein.

d) Grein, links, 900 Ew., mit besonders schönen Umgebungen; die Greinburg. Strudel unterhalb, im nördlichen Arme neben der Insel Wörth, 80° lang mit 3′ 7″ Fall, 5—7 Klafter breit; auf den Felsen daneben die Ruinen des Werfenstein und des Struden; Wirbel 500° weiter, durch den Stoss und Rückprall der Wogen von der Felseninsel Hausstein entstehend. Die letzten Reste dieser, den Schiffern ehemals so gefährlichen Klippen wurden im März 1845 bei sehr niederem Wasserstande gesprengt.

e) St. Nikola, links, 800 Ew., schön belegen; Verfertigung von Holzwaaren, Schiffbau, Schifffahrt.

f) Ybbs, r., am Fl. gl. N., 2000 Ew., mit grossem Siechenhause.

g) Pechlarn, r., 450 Ew.; viele Thonwaarenverfertigung.

h) Mölk, am r. U. auf 180 F. hohem Granitfelsen, berühmte Benediktinerabtei, eins der schönsten Bauwerke an der Donau, mit Bibliothek und andern Sammlungen. Am Fusse des Berges der Marktfl. Mölk, mit 1250 Ew., Gasth.: Lamm, Ochse.

i) Spitz, Markt und Schloss, l., 1100 Ew., um einen mit Reben bewachsenen Hügel belegen, dessen Früchte jedoch nur zur Essigverfertigung dienen; Burg Hinterhaus.

k) Dürrenstein, am l. U., schön belegenes Städtchen mit 500 Ew.; auf der Spitze des Berges die Trümmer der Feste Dürrenstein, Kerker von Richard Löwenherz.

l) Mautern, r., 700 Ew., mit Schloss, ist durch eine 637 Schritt lange Brücke mit

m) Stein verbunden, einer Stadt, welche eine lange Gasse dicht an der Donau, zwischen dem Flusse und Felsen und Weingärten bildet. Rathhaus, Burgruinen. Weinbau, wichtiger Verkehrsplatz für Sendungen von und nach Böhmen und . . ren. Gasth.: Elephant.

n) Krems, nur $\frac{1}{4}$ M. weiter, 4500 Ew.; Handel mit Senf, Safran, Hanf, Flachs, Obst, Wein, Essig. Sehenswerth: Piaristenkollegium und Kirche, Rathhaus; in den Umgebungen: Höhe von Engelsee mit schöner Fernsicht, Kremsthal, Ruinen. Gasth.: Löwe, Hahn, Stern.

o) Tulln, r., 1900 Ew.; Dreikönigskapelle.

p) Korn-Neuburg, l., 2000 Ew.; mit lebhaftem Verkehr.

q) Kloster-Neuburg, r., auf einem steil emporsteigenden Hügel, mit Stiftsgebäude, (sehr grosser Keller); 4000 Ew.; bedeutender Weinbau, Schifffahrt, Fischhandel.

r) Wien, z. v. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. Gleichsam der Hafen Wiens ist Nussdorf, 1600 Ew., mit Salmiakfabrik und grosser Färberei, vielen kostbaren Landhäusern, Vergnügungsort der Wiener (Wein, Fische); Gasth.: zur Rose. Da der Wiener Kanal, (so heisst der südlichste der 3 Hauptarme, in welche die Donau unterhalb Nussdorf sich theilt) nicht immer hinlänglich tiefes Fahrwasser hat, auch ziemlich eng ist, so legen in der Regel die Dampfschiffe sich bei Nussdorf vor Anker und die Passagiere werden zu Wagen nach Wien gebracht. —

Die Länge der Donau, nach allen ihren Krümmungen berechnet, ist von Ulm bis Neuburg . . . . . $18\frac{1}{2}$ geogr. M.
Neuburg bis Ingolstadt . . . . . 3 -
Ingolstadt bis Regensburg . . . . . 13 -
Regensburg bis Straubing . . . . . 7 -
Straubing bis Passau . . . . . $12\frac{1}{2}$ -
Passau bis Linz . . . . . $12\frac{1}{2}$ -
Linz bis Wien (breit 3050°) . . . . . 29 -

Ulm bis Wien $95\frac{1}{2}$ geogr. M.

Wien bis Ofen	42½	geogr. M.
Ofen - Mohacs	30½	-
Mohacs bis Peterwardein	26½	-
Peterwardein bis Belgrad (Breite 1270 Schritt.)	12½	-
Belgrad bis Widdin	44	-
Widdin - Galacz	80½	-
Galacz - zur Mündung	20	-

Von Wien bis zur Mündung 256½ geogr. M.

Direkter Abstand der Quelle von der Mündung 220 Meilen.

Bemerkungen zum Preistarif (Seite 240).

1) Kinder bis zum Alter von 10 Jahren zahlen ohne Ausnahme die Hälfte des Platzpreises. 2) Kranke Personen, die der Reisegesellschaft unangenehm sein könnten, werden nicht aufgenommen. 3) Auf allen Dampfschiffen ist für eine anständige und billige Verpflegung vorzüglich Sorge getragen. Auf allen ersten Plätzen der zwischen Pesth und Gallacz fahrenden Schiffe befinden sich numerirte Schlafstellen, mit Matratzen, Kopfkissen und Decken, von denen, so lange ihre Anzahl zureicht, jedem Reisenden eine Nummer für die ganze Reisedauer zugewiesen wird. 5) Reisende von Wien oder Pesth nach Konstantinopel und vice versa, erhalten Billets mit Koupons, mit welchen sie in allen, auf letztern verzeichneten Zwischenstationen aussteigen und nach Belieben die Reise später fortsetzen können. 6) Jeder Passagier hat 50 ℔ Wien-Gew. Gepäck frei, bei Reisen nach der Levante 200 ℔ bis Galacz. Von dort an wird für das Gepäck nach dem Tarife des österreichischen Lloyd gezahlt. Die Umladung der Reiseeffekten von Schiff zu Schiff ist kostenfrei, muss aber von Seiten der Herren Passagiere überwacht werden. 7) Uebergewicht zahlt nach dem Tarife. 8) Reisewagen, in Begleitung von mindestens 4 Personen, und zweirädrige Wagen zahlen nur ⅔ des Tarifpreises. 9) Passagiere, die mit Wagen und Pferden reisen, geniessen eine Ermässigung der halben Fracht auf die Pferde. 10) Die p. t. Herren Passagiere werden aufmerksam gemacht, dass, wenn sie neue Wagen nach Ungarn mitnehmen wollen, selbige, so wie alle neuen Gegenstände, in Wien mauthamtlich behandelt werden müssen.

Bayerische Staatsbibliothek München

Berlin, Druck von A. W. Hayn.

Uebersichtskarte zu v. Reden's Eisenbahn- und Dampfschiffbuch.

NORDSEE

OSTSEE

Zeichen-Erklärung.

- vollendete Eisenbahnen.
- in Bau genommene Eisenbahnen.
- zur Ausführung gesicherte Eisenbahnen.
- ernstlich projectirte Eisenbahnen.
- Schiffahrtverbindungen durch Dampfboote.
- Haupt- u. Residenz-Städte.
- unwichtige Strassen.

Deutschland
Frankreich
Holland
Belgien
Schweiz
Italien
Ungarn
Preussen u. Posen.

Verlag von A. Gumprecht.

lith. v. F. Koenig.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Reden, Friedrich Wilhelm <<von>>,

Deutsches Eisenbahn- und Dampfschiffbuch Ein Taschenbuch f. Reisende, Aktienbesitzer, Betriebsbeamte, Gasthalter, Kauf- u. Geschäftsleute aller
Art. Mit 1 Kt
Bd.: 2

Berlin 1845

A.hydr. 1545 f-2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060330-0